

**LES VOILIERS
FANTÔMES
D'HITLER**

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

Le cycle de la montagne :

FACE NORD, roman.
MONTAGNE SANS DIEU, roman.
LA MONTAGNE N'A PAS VOULU, récits.
MONTS PACIFIQUE, de l'Aconcagua au cap Horn.
LA PEAU DE L'AUROCHS, roman.
LE PAYS D'AOSTE, essai.

Aventures :

LA NUIT COMMENCE AU CAP HORN, roman.
LE ROI BLANC DES PATAGONS.
UNE MOTO POUR BARBARA, roman.

Sur la Seconde Guerre mondiale :

LES VOLONTAIRES, Histoire de la L.V.F.
LES HÉRÉTIQUES, Histoire de la SS Charlemagne.
LES NOSTALGIQUES, Aventures des survivants.

L'épopée industrielle :

RENAULT DE BILLANCOURT.
MARIUS BERLIET L'INFLEXIBLE.
DIX MILLIONS DE COCCINELLES.

Le cycle des patries charnelles :

NOUVEAUX CATHARES POUR MONTSÉGUR.
LE SANG D'ISRAËL.
PLUS DE PARDONS POUR LES BRETONS.

SAINT-LOUP

LES VOILIERS
FANTOMES
D'HITLER

Aventures vécues



PRESSES DE LA CITÉ
PARIS

La loi du 11 mars 1957 n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'Article 41^r d'une part, que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite (alinéa 1^{er} de l'Article 40).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les Articles 425 et suivants du Code Pénal.

© Presses de la Cité, 1973.

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays, y compris l'U. R. S. S.

A Monsieur Alain COYAUD

AVERTISSEMENT

En 1945, les hasards de la guerre firent tomber entre mes mains copie des rapports de mer que l'Abwehr recevait de certains capitaines naviguant à la voile pour son compte, après avoir illustré l'histoire de la plaisance allemande en temps de paix. Devenu par la suite conseiller technique du président Peron en République Argentine, je me liai avec un autre capitaine courageux qui venait de toucher Buenos Aires après une étonnante odyssée. Ces contacts me permirent de découvrir la voie conduisant vers un monde occulté depuis 1945. S'ils ne me permettent pas de répondre encore aujourd'hui d'une manière complètement satisfaisante à la question que tout homme intelligent se pose — le III^e Reich a-t-il laissé derrière lui une somme de connaissances capable de bouleverser l'avenir de l'homme ? — du moins constituent-ils une approche.

J'ai maintenu sous le boisseau ces aventures depuis vingt-huit ans pour laisser mourir leurs héros en paix, ce qui est maintenant chose faite, et pour frustrer les chasseurs de nazis de quelques satisfactions.

Je les publie aujourd'hui pour une raison précise. L'hystérie publicitaire de notre temps donnant aux exploits des navigateurs de plaisance une dimension exagérée, il est bon de rappeler que tout ce qui se fait actuellement sur l'Atlantique ou ailleurs fut, au niveau sportif et humain, largement dépassé entre 1940 et 1945.

CHAPITRE PREMIER

SOIZIC

1940

Le 19 juin 1940, les divisions mécanisées de l'armée allemande entrent dans Brest. Grand beau temps. Mais le soleil touche difficilement les façades des maisons aux fenêtres closes. Les dépôts de carburant de la marine flambent depuis vingt-quatre heures. Un nuage gras, roux, parfois irisé comme une tache d'huile déployée sur l'eau de la rade, accable la ville. La ville semble foudroyée par l'événement. Depuis la victoire des Français sur le duché, la Bretagne n'a pas connu l'occupation par une armée étrangère. Venus en alliés, les Anglais se sont réembarqués pour regagner l'île mère des anciens Celtes et Saxons, suivis par les pêcheurs de Sein. Abusés par une propagande délirante, ces hommes simples et purs se voyaient déjà châtrés par les Barbares hitlériens ! Le reste de la population n'a pas suivi. Elle, qui pouvait choisir la mer libre, lui a préféré la terre ; la maison à la barque, le champ à l'océan, car les marins bretons descendent d'une antique paysannerie. Ils demeurent stupides au vu du spectacle que donne l'armée allemande. Les rues de Brest changent de couleur au fur et à mesure que de nouvelles unités les occupent. Une vague a recouvert de son écume la marée des cols bleus et bérets à pompons rouges qui, trois jours plus tôt, montaient encore à l'assaut de la ville et s'est retirée devant le flux vert-de-grisé de l'armée allemande victorieuse.

Les soldats feldgrau démentent par leur nature visible et leur comportement tout ce que la propagande française

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

affirmait depuis deux ans. Ils apparaissent forts et gais, sans haine, plutôt bienveillants. A dix-sept heures, les unités motorisées ont pris position sur les rives de « l'arrière-garde », le long de la Penfeld et à Recouvrance. Des soldats empoignent les fusils trouvés à la Majorité et les brisent en riant, un à un, contre le fût de la Consulaire, le gros canon de bronze dressé en trophée devant la porte d'honneur. D'heure en heure, puis de jour en jour, ils se font plus nombreux et semblent couler Brest dans le même bronze que leurs uniformes, comme un monument appelé à symboliser pour des siècles leur domination sur la mer.

A peine les soldats sont-ils envoyés au repos, qu'ils se précipitent vers les plages... Brasse, canotage et bains de soleil ! Toutes les petites embarcations prennent la mer, non seulement en rade de Brest, mais à partir des ports de la côte atlantique occupée par l'armée allemande. Puis ces navigateurs improvisés ramènent les canots à poste de mouillage et les amarrent avec leur discipline habituelle, le souci de la précision et du travail bien fait. Mais un courageux soldat d'infanterie, un jeune chef de Panzers, un brillant pilote de Messerschmidt 109 connaissent peu de chose sur le mouvement des marées. Ils capellent donc au plus court les filins sur les postes d'amarrage, sans tenir compte de la marée haute qui préside à l'opération. Quelques heures plus tard, à marée basse, les embarcations se trouvent hors d'eau, suspendues par la proue comme du gibier de potence. Un rire énorme naît sur les lèvres des marins bretons et fait le tour de la rade, depuis la pointe de Portzic jusqu'à la pointe des Espagnols. La mer a désacralisé ces conquérants désormais plus proches des touristes d'hier que de Gengis Khan ! Comment les Bretons prendraient-ils maintenant au sérieux ces terriens incapables de mouiller correctement un canot ?

Mais les Allemands n'ont pas dit leur dernier mot. L'amiral Arnaud de La Perrière, l'un des chefs de la guerre sous-marine de 1914, est arrivé à Brest dans la lancée des Panzers. Il organise ses services, envoie en captivité les amiraux français Traub et Brohan, consigne chez eux les officiers de la Royale pour se ménager une ouverture sur la collaboration.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Elle serait acquise, et immédiatement efficace, si les Teutoniques savaient aborder les peuples étrangers avec un peu moins de méfiance et un peu plus de psychologie. La Royale possède en effet un ennemi héréditaire, qui n'est pas l'Allemagne mais l'Angleterre. La plupart des officiers de tir de nos cuirassés préféreraient ouvrir le feu sur *Hood* plutôt que sur *Scharnhorst*, surtout après ce que le « pays réel » appelle la trahison de Dunkerque, que suivra bientôt le massacre gratuit de Mers el-Kébir. Cet état d'esprit permet à l'amiral Arnaud de La Perrière de trouver un terrain d'entente avec une importante fraction de nos forces navales qui se présentent à lui invaincues.

* * *

Le premier civil allemand à pénétrer dans Brest s'appelle Christian Nissen. C'est un professeur. Mais aussi un célèbre capitaine à la plaisance. Il est membre des grands clubs de yachting et, tout particulièrement, du Royal Ocean Racing Club britannique qui a voulu honorer en lui le fameux barreur des traversées atlantiques du capitaine Schlimbach.

En septembre 1939 il possédait un fascicule de mobilisation l'affectant au 800^e de pionniers légers, mais on ne l'a pas appelé sous les drapeaux. Il a paisiblement donné ses cours et entrepris quelques petites croisières en mer Baltique pour rester bien amariné et bronzé. Le gendarme qui vient le chercher en fin d'après-midi, le 22 juin, le trouve au mieux de sa forme, grand, large d'épaules, athlétiquement doué par la nature, avec un visage buriné par le vent du large, le cheveu blond déjà rare, l'œil bleu très clair profondément abrité sous l'arcade sourcilière, comme affûté par les observations à longue distance, les surveillances nocturnes. Ce n'est plus la Wehrmacht qui l'appelle, mais la Kriegsmarine. Il ne s'étonne pas et quitte sa maison avec une discipline très germanique. Il se retrouve dans un wagon-couche roulant vers Cologne, puis Bruxelles. Une voiture d'état-major le cueille à la gare du Midi, le conduit

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

directement à Brest et le dépose devant l'hôtel Continental où sa chambre se trouve réservée sous un nom de guerre. Il s'appellera désormais Hein Muck. Deux jours plus tard, le chef d'état-major de l'amiral le convoque et lui dit :

— Comme spécialiste des grandes croisières, êtes-vous capable de trouver dans un port français un petit voilier permettant de transporter secrètement trois hommes en Irlande ?

Christian Nissen tressaille et répond affirmativement.

— Combien de temps demandez-vous pour dénicher, réquisitionner et armer le bateau ?

— Peut-être une semaine... dix jours au plus...

— Parfait ! Je prévient l'Abwehr (1), section II, que ses hommes devront embarquer le 10 juillet.. Etes-vous d'accord ?

— Je suis d'accord.

— Alors, bonne chance !

Christian Nissen, dit Hein Muck, exulte. L'océan qui lui semblait interdit pour la durée de la guerre, en raison de la suprématie anglaise, de nouveau l'appelle. De nouveau le voici membre du Royal Ocean Racing Club et, une fois de plus, engagé contre les Anglais dans cette course-croisière du Fastnet qui eut lieu pour la dernière fois en août 1938, car il doit déposer des agents secrets dans les parages du cap d'où elle tire son nom... A peine réfléchit-il aux périls de l'entreprise... Il ne rencontrera plus les marins britanniques sur le plan de la compétition sportive, comme hier, mais les affrontera sur celui de la guerre secrète qu'ils ont toujours conduite de main de maître, avec une inexorable cruauté. L'enjeu de sa première croisière de guerre sera double : il lui faudra non seulement dominer la mer mais encore son maître historique. Il ne s'attarde pas devant l'image de la corde de chanvre pendue aux vergues des navires de Sa Majesté, toujours bien graissée pour jouer autour du cou des pirates, espions et saboteurs dont il va se faire le complice, car elle tient peu de place sur la grande perspective de l'océan, qu'il a depuis longtemps élue comme seconde patrie.

(1) Services secrets allemands.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

* * *

Christian Nissen — Hein Muck — visite maintenant les ports de basse Bretagne en prenant son temps. Il a besoin d'un voilier suffisamment rapide pour atteindre le roc du Fastnet et la baie de Baltimore dans un délai raisonnable, mais non d'un vrai yacht qui, par son grément et ses formes, paraîtrait insolite dans ces parages que la guerre interdit aux plaisanciers. Il ne découvre rien de convenable à Brest, Douarnenez, Audierne et revient vers la presqu'île de Crozon.

Cet Allemand romantique tombe, jour après jour, sous le charme de l'extrême Occident. Lui qui n'aborde jamais la terre sans regretter aussitôt la mer, trouve en Bretagne un point d'équilibre entre les deux. La route qu'il suit escalade des collines boisées, plonge sur des plages et finit par restituer le mouvement même de la houle. Il lui semble vivre sur le pont d'un navire énorme, en route pour l'Amérique, loin de cette impossible Allemagne encalminée en plein continent et qui jamais n'arrive à prendre le vent de l'histoire pour tailler de la route.

Nissen-Muck s'attarde dans tous les cafés du port, les « bars de la marine ». Il comprend un peu le français mais ne le parle pas. Dès son arrivée à Brest, il s'est procuré un lexique breton et l'étudie avec zèle. Il boit sec, avec une préférence pour le lambic à défaut de cognac, s'attarde parmi les vieux retraités de la marine, leur paye des tournées de cidre et les quitte en les saluant d'un retentissant Kenavo ! Il aime les Celtes, ses frères du grand rameau germanique refoulés de siècle en siècle vers l'extrême Occident et qui se survivent en Bretagne, le dos à l'Océan, prêts à quitter une Europe hostile qui n'a plus besoin de druides ou de bardes comme la révolution française de savants.

Camaret l'enchanté par son port confidentiel que cernent des collines constellées de maisons aux murs blancs, toits d'ardoises bleues comme des ailes de corbeau. Il parcourt les quais, contemple la tour Vauban, forteresse efficace contre les débarquements de jadis mais qui apparaît aujourd'hui digne de figurer dans la ville hollandaise miniaturisée

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

de Madurodan. Et brusquement il sursaute... Pourquoi ce yacht ressemble-t-il à un thonier ?

Christian Nissen contemple *Soizic*. Ce bâtiment visiblement armé à la plaisance doit jauger une trentaine de tonneaux et peut aisément se camoufler en thonier du long cours, gréé en dundee avec hunier, trinquette à longue chute et foc amuré sur un long bout-dehors projeté par son étrave de pêcheur. Mâts puissants, haubans raidis par des ridoirs très modernes. Drisses de pic et de mâts partiellement en chaînes munies d'un palan à trois brins en chanvre goudronné. Rien ne manque sur le pont des attributs propres aux bateaux de pêche, ni la forte bitte d'amarage ni le lourd guindeau à bras.

Un marin athlétique, aux cheveux ébouriffés, est en train de briquer le pont. C'est Rémy Marzin, un fils du pays, qui a participé à l'armement de *Soizic* construit voici quelques années dans un chantier local. Il surveille, entretient et barre le navire pour le compte de son propriétaire, un diplomate français actuellement en poste à Berne. Hein Muck-Nissen lui demande, avec la plus grande politesse, la permission de visiter le bateau. L'Allemand porte des vêtements civils mais l'accent avec lequel il a débité les mots français le désigne comme appartenant aux forces d'occupation.

Le marin reparait bientôt suivi d'une jeune femme, belle, élégante et qui ne peut refuser l'autorisation sollicitée. Elle compte parmi les relations mondaines du propriétaire et s'est réfugiée sur *Soizic* en fin d'exode. Comme le visiteur s'y attendait, le bâtiment est bien armé à la plaisance et non la pêche hauturière. Point de chambre froide ni de paute cale à poissons ; pas de minuscule poste d'équipage en proue sous le pont... mais un salon avec des coussins de soie aux vives couleurs. Une cabine aux parois revêtues d'acajou. Un bar richement approvisionné, une cuisine dallée aux parois enjolivées par de précieux carreaux de faïence. Tout ce qu'un yacht de luxe peut offrir à des navigateurs fortunés. Christian Nissen exulte et se retire avec l'intention de faire réquisitionner *Soizic* par les autorités de Brest et demander à Rémy Marzin de le conduire jusqu'au grand port.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Deux jours plus tard, le bateau est tiré au sec pour examen de la coque. Accompagné par un ingénieur de la Kriegsmarine et un ingénieur français de l'Arsenal, le yachtman allemand la trouve en parfait état, propre et lisse de bout en bout. Par contre, il constate que l'arbre de couche est privé de son hélice. Seul le gardien du bateau pourrait expliquer cette absence et l'aider à retrouver cet engin. Malheureusement, il a mis sac à terre et disparu.

Nissen-Muck reprend donc la route de Camaret, toujours assisté de l'ingénieur allemand et de son collègue français. Ils finissent par retrouver Marzin, tout simplement rentré chez lui.

— Et l'hélice de *Soizic* ? demande l'ingénieur de l'Arsenal.

— Perdue en mer.

Il n'en est rien. *Soizic* avait touché un fond rocheux pendant l'été 1939 et faussé son arbre de couche, bientôt remplacé par un arbre en bronze. La déclaration de guerre ayant fermé les chantiers navals, l'hélice n'avait pas été remontée et Marzin l'entreposa chez lui. Traumatisé par la réquisition du bateau qu'il aimait et considérait un peu comme sien, furieux contre cette intervention de l'occupant dans sa vie, il avait décidé que *Soizic* ne porterait pas d'hélice et venait d'enterrer le propulseur dans son jardin. C'était comme ça !

— Perdue en mer !

Breton tétu, il ne démordrait plus de cette version. L'ingénieur allemand le contemplant en fronçant le sourcil, l'œil soupçonneux. Il dit lentement à son collègue français pour qu'il traduisît sa remarque :

— Une hélice montée sur un arbre de bronze ne se perd jamais en mer !

Marzin pouvait fort bien la restituer, et sans doute gagner quelque argent en prétendant qu'elle provenait d'un bateau désossé par lui, mais rien, pas même un million de francs ne l'y aurait décidé... Que ces Allemands en trouvent une autre et lui foutent la paix ! Agent de l'Abwehr, Hein Muck possédait les moyens de faire parler ce Breton dont la mauvaise foi apparaissait évidente, mais Christian Nissen, le plaisancier, répugnait à contraindre. Il abandonna la

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

partie. S'il avait su que l'absence d'hélice sur l'arbre de couche du bateau entraînerait l'échec politique de sa mission, sans doute se fût-il montré plus pressant. Résistant qui s'ignorait à une époque où la résistance ne se trouvait pas encore à la mode, Marzin resta maître du terrain et contempla le départ de ses visiteurs d'un œil ironique.

Nissen-Muck, ce nouveau commandant de *Soizic* au double visage, regagne Brest et réclame une hélice aux services techniques de la Kriegsmarine. Deux jours de recherche dans l'Arsenal, puis les chantiers civils de la rade, ne donnent aucun résultat. Les propulseurs que les Allemands découvrent ne sont pas adaptables. Il faudrait en couler un et le temps manque. Le commandant plaisancier se présente chez l'amiral et demande que le départ pour l'Irlande soit remis.

— Impossible, assure le chef d'état-major. L'Abwehr n'acceptera jamais de compromettre le secret de l'opération pour une histoire d'hélice. Vous naviguez à la voile ? Aviez-vous un moteur quand vous traversiez l'Atlantique pour solliciter la coupe America ?

— Non. Mais les conditions n'étaient pas les mêmes. Je puis avoir besoin du moteur si je me trouve encalminé dans une zone de guerre dangereuse !

— Vous vous débrouillerez ! Je vous fais confiance. Vos passagers seront à bord le 11 juillet à 19 heures et vous appareillerez avant minuit !

Les dés sont jetés. L'officier supérieur ajoute encore :

— Et n'oubliez pas que votre croix de fer se trouve sur le sable de la baie de Baltimore !

Christian Nissen sourit. Il n'a pas plus envie de porter la croix de fer sur le côté gauche de sa vareuse que le nœud des cordes anglaises autour du cou !

Le 11 juillet, à 19 heures, une grande conduite intérieure noire stoppe au bord du quai. Trois hommes en descendent. Le chauffeur soulève le couvercle du coffre et leur remet des objets enfermés dans des sacs de toile lestés : poste de radio et matériel explosif de sabotage. Il fait encore grand jour et les agents secrets se hâtent d'embarquer avec leur dangereux matériel pendant que la voiture disparaît. Ils se présentent au commandant.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

- Karl !
- Friedrich !
- Jorg (1) !

Christian Nissen ne désire pas en savoir plus long. Il fait arrimer le matériel en bas, tout près de la descente, de façon qu'il puisse être monté sur le pont et jeté à la mer dans un minimum de temps en cas de rencontre avec un Anglais trop curieux.

*
**

Karl, Friedrich et Jorg sont les pions que l'Abwehr commence à mettre en place sur l'échiquier irlandais. Malgré les déconvenues éprouvées avec Casement pendant la Première Guerre mondiale, l'Allemagne persiste dans sa politique. Prendre l'Anglais à revers, diplomatiquement d'abord, puis militairement en utilisant l'irréductibilité irlandaise, paraît de prime abord relever de la meilleure stratégie. Ce qui n'a pas réussi de 1914 à 1918 avec une Irlande subjuguée, peut-il s'accomplir en 1940 avec un pays en grande partie libéré depuis 1922, mais toujours, en fait, assujéti à l'Angleterre par l'Ulster et une situation économique déplorable ? Von Ribbentrop le croit et se trompe, comme il s'est trompé sur l'attitude anglaise en septembre 1939. Marqué par la résistance patriotique de 1916 à 1922, puis la guerre civile, le président de Valera ne désire rien d'autre qu'éviter les périls qui le cernent ; maintenir son pays à l'écart de la guerre en appliquant une neutralité discrètement favorable au futur vainqueur, avec un peu moins de retenue que le général Franco, lui ne devant rien à l'Axe alors que l'Espagnol lui doit presque tout. L'Irlande déteste l'Angleterre mais n'aime pas l'Allemagne au point d'oublier que si ses fils parlent encore le gaélique ils utilisent surtout l'anglais, que s'ils ne combattent pas dans l'armée ou la marine anglaise ils vont librement travailler dans les usines de Birmingham et Coventry. L'esclavage crée plus de liens que la liberté, la haine rapproche mieux que l'indifférence ! Insulaires comme elle, les Irlandais voguent toujours en remorque de l'île anglaise et n'arrivent

(1) Ils s'appelaient en réalité : Tributh, Gaertner et Obed.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

pas à larguer les haussières. L'anarchie irlandaise ne fait pas le poids devant l'organisation britannique et le rapport des forces apparaît écrasant. De Valera sait que Londres réglera son sort en vingt-quatre heures s'il tente d'appuyer l'Allemagne si peu que ce soit. Enfin, le peuple irlandais devine que Hitler prépare un nouvel homme, totalement différent de l'homme chrétien. Furieusement catholique, il ne saurait admettre cette mutation et rejette le national-socialisme. Eprouvant, comme tous les Allemands, d'insurmontables difficultés à comprendre les âmes étrangères et, probablement, dans le même temps, incapable d'entrevoir la finalité supérieure de son propre régime, Ribbentrop raisonne en termes simplistes : ennemie de l'Angleterre, l'Irlande doit fatalement se retrouver au côté du III^e Reich.

Il détient déjà des collaborateurs importants. Revenant des Etats-Unis, Sean Russell, chef d'état-major de l'I.R.A., se trouve à Berlin et prépare son retour en Irlande avec Kurt Haller, chef de section de l'Abwehr II, premier bureau. Frank Ryan, dirigeant du Congrès républicain, général de la brigade Lincoln Washington pendant la guerre civile espagnole, sort des prisons franquistes grâce aux efforts de l'Allemagne et le rejoindra le 15 juillet. Une « opération Dove » se trouve donc en préparation et les passagers de *Soizic* sont chargés d'organiser ses liaisons à travers cette Irlande anarchique, en plus des opérations de sabotage à mener contre l'Angleterre à travers l'Ulster. D'où l'amalgame technique de leur bagage : émetteur radio plus explosifs.

Pour l'instant, les agents secrets cassent la croûte avec le commandant, dans le luxueux carré de *Soizic*. Une bouteille de champagne refroidit. Muck-Nissen désire établir d'entrée un climat de camaraderie excluant toute préoccupation politique. Il sait combien l'harmonie est difficile à maintenir entre occupants d'un petit bateau ignorant tout de leur caractère réciproque à l'instant de l'appareillage. Ces terriens qu'il embarque ne sont pas du tout amarinéés d'après les signes de surprise et de crainte qu'il décèle sur leurs visages. Et, cependant, il devra peut-être les appeler à la rescousse en cas de difficultés imprévues. Il s'embarque en effet avec un seul marin de métier, un ami de la

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

bouteille, quinquagénaire, qu'il a déniché parmi les requis de la défense passive de Brest. Déjà, il oublie son nom et l'appelle :

— Frenchie... ouvrir... bouteille champagne !

Manier un voilier aussi important que *Soizic* avec l'aide d'un seul matelot tient de la gageure. Impossible d'enverguer ou rentrer toute cette toile, à deux, dans les délais imposés par un changement de temps. Alors, on mettra tout dehors par vent bien établi et stable, ou bien on se traînera sous un bout de foc et la grand-voile roulée au tiers... Pourquoi ce défi à la prévoyance dans une expédition où tout doit être surdimensionné ? Deux hypothèses. Ou bien, Hein Muck, agent de l'Abwehr, s'est privé d'équipage sur ordre de ses chefs, car des marins retour de croisière bavardent et on ne peut les faire disparaître, comme aux temps barbares, ou selon les règles du roman policier. Ou bien Christian Nissen, le plaisancier, s'impose-t-il, de propos délibéré, ce handicap pour juger de ses forces par rapport à l'océan qu'il affronte pour la première fois depuis les dernières années de paix. On ne sait pas. Le commandant de *Soizic* ne s'est jamais expliqué sur ce point.

*
**

A déraper doucement ! Il est vingt-trois heures. Un cotre à moteur vient en couple pour remorquer *Soizic* pendant les premiers milles de sa croisière. Nuit feutrée. L'ombre gluante paraît filer de l'huile sur l'eau de la rade, calfeutrer les formes, bâillonner les voix, maquiller les flammes auréolant le port militaire qui brûle encore... Conditions idéales pour un appareillage secret... Un dundee blanc se trouvait à quai... Il a disparu. Événement à la fois infime et capital. L'Anglais n'aime pas les voiliers fantômes, mais l'Intelligence Service a provisoirement perdu le contrôle de Brest dans le désarroi de la défaite continentale.

Au-delà du goulet, une longue houle bienveillante berce *Soizic* et son matelot. L'estomac des agents secrets marque quelques signes d'inquiétude. Puis le jour se lève et le vent de Noroît s'établit. Le remorqueur lâche *Soizic* par le travers du phare des Pierres Noires. Christian Nissen et

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Frenchie hissent les voiles, puis l'Allemand prend la barre et les mouvements de *Soizic* naviguant au près imitent le trot d'un cheval que les hommes de l'Abwehr II n'apprécient pas du tout. Ils disparaissent un à un du pont en exhibant des visages nauséeux.

Hein Muck a retrouvé en Christian Nissen le barreur des traversées atlantiques du capitaine Schlimbach. Il navigue de nouveau à la plaisance ! Drôle de plaisance ! Il lui faut surveiller sa route et sa voilure pendant que l'unique matelot repose avec, sous ses pieds, trois passagers malades plus dangereux que les explosifs de leurs sacs et, autour de lui, un horizon sur lequel tout navire se profilant représente un ennemi en puissance auquel il ne peut échapper, désarmé, que par la ruse.

Horizon vide. *Soizic* et son escorte de mouettes taillent de la route W.-N.W. Puis Frenchie émerge du roof et, sans mot dire, prend la barre. Depuis qu'ils ont envoyé la toile ensemble, Christian Nissen sait qu'il peut compter sur ce vieil ivrogne, marin né, authentique laboureur de la mer breton. Les deux hommes, tellement différents par les origines, la nationalité, la culture, leur champ de vision du monde, leur quant-à-soi, se sont trouvés amatelotés dès la première heure, de façon toute simple et naturelle. Frenchie n'entend pas un mot d'allemand, mais comme un bateau gréé en dundee se manœuvre selon les mêmes règles à Brest comme à Kiel, il n'a pas besoin de recevoir un ordre pour hisser, raidir, border, endrailler, loffer ou serrer comme il faut et quand il faut. Déférent, mais sans obséquiosité envers son commandant, comme un matelot de la Royale, il tente visiblement de s'élever à son niveau de distinction et de connaissances. Comment saurait-il que Nissen compte parmi les cap-horniers et les grands barreaux de la plaisance internationale ? Il ne le sait pas, mais le devine, et les rapports entre eux se mettent en place exactement et spontanément. Depuis qu'il est monté à bord, il n'a pas attaqué spontanément la moindre bouteille de vin ou de cognac. Il a seulement bu sa ration de gros rouge et dégusté, à petits coups de langue, le cognac offert, comme s'il tenait à ne pas découvrir devant le maître du bord son affinité pour les boissons fortes, comme s'il tentait

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

d'effacer en lui le souvenir de vingt ans de cuites phénoménales.

Frenchie ne pose jamais de questions. Il pourrait le faire, car Nissen comprend suffisamment le français pour lui répondre d'une manière ou d'une autre. S'il a deviné le caractère scabreux de la croisière dans laquelle il s'engage, il n'en laisse rien paraître. Quand vient son tour de quart, il prend simplement la barre ; ses yeux posent une question muette pour savoir s'il doit maintenir le cap et c'est tout. Pour faire comprendre à Nissen-Muck que les passagers gisent sur leurs couchettes, malades, il abaisse son pouce vers les fonds du bateau et allume un large sourire. Son commandant lui renvoie le sourire et hausse les épaules. Il se sent plus proche en effet de Frenchie que des agents secrets dont il ne veut rien savoir.

Probablement gelé pendant le dernier hivernage, le loch ne tourne pas depuis l'appareillage. Il y consent enfin au soir du premier jour, inondé d'huile, accablé de prières et de menaces. Hein Muck peut enfin situer plus correctement son point à l'estime. Il se trouve en dehors des routes fréquentées. Les chances de tomber sur quelque patrouilleur anglais resteront faibles jusqu'aux abords de l'Irlande. La brise modérée se maintient, puis forcite le lendemain jusqu'à VI Beaufort. Quand il a constaté que, sans recevoir d'ordres, Frenchie amenait le hunier, Nissen a décidé qu'il pouvait lui accorder pleine confiance et lui abandonner *Soizic*. Il n'a pas fermé l'œil depuis deux jours et gagne sa couchette.

L'espace libre sous barrots a perdu son bel aspect plaisancier. Les passagers ont pollué les moquettes et les sacs d'explosifs se promènent béatement de tribord à bâbord. Christian Nissen les amarre sérieusement. L'humidité ruiselle partout, car panneaux et hiloires ont été prévus, non pour recevoir des paquets de mer, mais donner à *Soizic* l'aspect flatteur d'un yacht. Epuisé, le commandant remet à plus tard la mise en place des prélarats et tauds qui s'impose.

Six heures après, il reprend la barre. Il vente maintenant grand frais et le plaisancier contemple avec joie l'écume blanche de la mer bien formée qui, soufflée dans le lit du

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

vent, déploie ses grandes ailes blanches de part et d'autre du bateau. Aucune fumée ne trouble l'horizon finement haché par les lames. Dans le courant de la matinée, la brise forcé un peu plus et vire franchement au N.-N.E. *Soizic* fait du plus près bon plein et gagne dans le N.W., route qui devrait l'amener dans un alignement sud-Irlande, à la hauteur du Fastnet. Si le vent ne change pas, il lui faudra revenir dans l'Est, faire du plus près serré en portant le maximum de toile pour marcher rondement à travers la zone dangereuse.

Les passagers s'amarinent lentement. On ne les voit pas apparaître à l'heure des repas, pour la simple raison que Nissen ou Frenchie n'ont pas le temps de cuisiner. Un morceau de pain, du fromage, un coup de rouge sustentent l'équipage entre deux manœuvres. Car Nissen manœuvre beaucoup, peut-être plus que le temps ne l'exige. Le barreur du capitaine Schlimbach ne saurait perdre un degré dans le lit du vent, ni un nœud sur la vitesse optimale. Il fonce sur le roc du Fastnet dans les mêmes dispositions d'esprit que jadis, pendant sa dernière course croisière internationale. L'objectif reste le même : battre l'Anglais. Et battre l'Anglais sur mer ne représente jamais une petite affaire.

A l'aube du quatrième jour, il se situe à l'estime au Nord du cinquantième parallèle et change d'amure.

*
**

Epuisé, il dormait sur sa couchette quand une secousse qui ne devait rien aux mouvements de *Soizic* l'éveilla.

— Monsieur commandant... bateau...

Ce ne fut pas Christian Nissen, plaisancier, mais Hein Muck agent de l'Abwehr qui empoigna ses jumelles, se rua vers l'échelle, émergea sur le pont, immédiatement lucide. Il localisa, dans l'Ouest, deux formes sombres poussant devant elles de fortes moustaches d'écume. Il les observa longuement et conclut : deux croiseurs de la classe *Southampton* !!!

Il énonça à haute voix :

— Nous y voilà !... Maudits parages !

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Impassible, Frenchie barrait *Soizic* comme devant. Hein Muck se demanda s'il possédait quelque idée de la situation. Sans doute, puisqu'il avait donné l'alerte, mais il n'en laissait rien paraître. Le commandant se pencha sur la descente et cria :

— Tous les sacs parés pour l'immersion !

Immédiatement soulagés de leur mal de mer, les hommes de l'Abwehr émergèrent du capot, portant les sacs plombés contenant le matériel de radio et de sabotage.

— Pas sur le pont ! cria Hein Muck... Seulement à portée de main sur l'échelle !

Il s'agissait en effet de les soustraire aux vues de l'ennemi jusqu'à la dernière seconde. Puis, comme les passagers s'attardaient :

— Tout le monde en bas et en vitesse !

Il les suivit, donna une forte accolade à sa bouteille personnelle de cognac Martell trois étoiles. Le visage de Christian Nissen reprit un peu de couleur, mais celui de Hein Muck transpirait toujours en remontant sur le pont. Moins, cependant, que l'agent numéro III, Hindou d'origine, engagé dans l'Abwehr par haine de l'Anglais et porteur d'un passeport de protégé britannique. Lui savait, de longue date, ce qu'il en coûtait de défier les maîtres providores du monde, après quelques années passées dans les prisons de New Delhi. Le commandant aussi ! En novembre 1914, revenant du Chili par le cap Horn à bord du voilier *Melpomène*, non encore muni de radio et ignorant donc l'état de guerre, il s'était vu arraisonné dans ces mêmes parages du Fastnet et conduit en captivité pour cinq ans. Il parlait donc parfaitement l'anglais mais, chat échaudé craignant l'eau froide, se montrait peu désireux de se perfectionner dans cette langue, grâce à quelque nouveau séjour derrière les barbelés, pour autant qu'il puisse éviter la corde si l'Intelligence Service le découvrait naviguant pour le compte de l'Abwehr !

Les deux croiseurs se rapprochaient à toute vitesse. Nissen jura en bon français :

— Merde ! Merde ! Merde !

Et le matelot lui sourit. Sans perdre une seconde, pour répondre à la question que les officiers des croiseurs lui

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

posaient implicitement, il hissa à bloc le pavillon tricolore puis, au-dessous de lui, une flamme blanche censée annoncer « Français en fuite ».

Les deux Anglais finirent par stopper au vent à trois quarts de mille de *Soizic*. Nissen fit signe à son matelot de mettre le cap sur eux. Né malin, il avait peaufiné pendant ses nuits de veille à la barre, entre la solitude du ciel et celle de l'océan, toute une série de ruses de mer et utilisé en premier lieu celle-ci qui ne manquait pas d'une certaine coquetterie... Français en fuite ralliant le premier croiseur britannique rencontré ! Eux, capeyaient paisiblement à la houle. Pas de signaux. Pas de canot à la mer. *Soizic* se rapprochait toujours de ces géants qui semblaient jauger du haut de leur grandeur la mince embarcation venant à eux. Les minutes devaient passer beaucoup plus vite pour les Anglais que pour les « Français en fuite ». Hein Muck transpirait toujours. Maîtrisant sa nervosité, il s'affala dans le carré et donna une nouvelle et longue accolade à la bouteille de cognac. Il répétait toujours : Merde, merde, merde, et ne se décidait pas à remonter sur le pont. Les trois passagers le dévisageaient avec angoisse, assis sur leurs sacs auprès de l'échelle, prêts à les lancer par-dessus bord dès qu'ils en recevraient l'ordre et le visage de l'Hindou apparaissait plus gris que le ciel voilé.

Brusquement, Frenchie parut dans la descente, les bras ballants et postillonnant, répétant avec une émotion qui montrait assez que rien de la situation dramatique ne lui échappait :

— Parler vous, parler vous...

— Ça y est ! pensa le commandant, ils envoient une équipe d'inspection !...

Mais le geste de Frenchie se faisait engageant.

— Bateaux... partis...

Nissen émergea pour contempler la poupe des croiseurs qui remettaient en route et s'éloignaient. Ils refaisaient à ce « Français en fuite » le coup de Dunkerque, ne voulant pas plus de lui que des soldats de Gamelin qui, deux mois plus tôt, s'accrochaient au plat-bord de leurs embarcations pour échapper à l'étreinte allemande. Ils accablaient ce pêcheur tricolore d'un mépris égal. Cinq minutes plus tard,

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Frenchie et les hommes de l'Abwehr aidant, il ne restait plus une goutte dans la bouteille de cognac. A toutes fins utiles, le commandant en fit extraire une autre de sa cave située sous une couchette.

*
**

Le soleil revenu souriait. Rien à signaler à bord. Rien à signaler sur l'océan. Les passagers de *Soizic* qui file un bon sept nœuds vers l'Irlande sont guéris du mal de mer maintenant que la croisière s'achève. La rencontre avec les Anglais y est sans doute aussi pour quelque chose. La mer mollit très rapidement. Ça et là flottent des plaques de varech. Epuisé, incapable de trouver le sommeil après cinq jours de mer et ce contact avec l'ennemi, Christian Nissen barre de nouveau *Soizic* pendant que Frenchie et les passagers reposent. Il n'aperçoit pas encore la terre mais la flaire avec l'instinct d'un vieil habitué des grandes navigations océanes. Ces nuages sombres qui planent sur l'horizon, dans l'Est, c'est peut-être la côte irlandaise. Remontés sur le pont, les passagers l'attendent avec une certaine fébrilité car leur dangereuse mission commencera dès le débarquement. Mais c'est Frenchie qui, après avoir repris la barre en fin d'après-midi, la découvre le premier. L'Allemand fait cadeau d'un paquet de tabac à son matelot, et subit les questions des passagers, cette dynamite dont il brûle de se débarrasser.

— Où sommes-nous ?... Est-ce qu'on entre en baie de Baltimore cette nuit ?...

Tant qu'il n'a pas relevé un amer, Christian Nissen ne peut leur fournir de précisions. Il est sûr de sa navigation, mais pas au point de situer son atterrissage à quelques milles près.

La nuit, maintenant, tombe et le commandant fête une situation qui devrait lui permettre de débarquer ses passagers dans les conditions de secret requises. Il leur offre donc un « cocktail *Soizic* » préparé par lui : un mélange d'orangeade, rhum Negrita et cognac. On ouvre quelques boîtes de sardines, pâté de foie de Strasbourg et confitures.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

La partie semble maintenant gagnée malgré la visite d'un avion anglais qui, au crépuscule, est venu tourner au-dessus du bateau, mais sans insister, comme pressé de regagner sa base avant la nuit ou à cours d'essence.

Les feux de terre, désormais bien visibles, matérialisent la côte d'Irlande. Nissen peut relever un amer très sûr, le phare du Fastnet lui-même. Il n'a plus qu'à mettre le cap sur la baie de Baltimore et naviguer en tenant compte des autres car, brusquement, la mer s'est peuplée. De grands paquebots neutres, somptueusement illuminés, se présentent droit devant ou par le travers de *Soizic*, pareils à des brûlots poussés par le vent, ignorant ce petit dundee qui navigue tous feux éteints.

Le jour naît lorsque Nissen met en panne à quelques encablures d'une plage en baie de Baltimore, le 18 juillet 1940. Aucune cérémonie ne précède le débarquement, aucune émotion visible ne souligne la mise à l'eau du canote. Les agents secrets s'y affalent en prenant des précautions que l'état de la mer, parfaitement calme, ne justifie pas. On leur remet le matériel de radio et de sabotage et les trois hommes nagent en silence, échouent le canote sur le sable et s'effacent dans l'aube verte en direction d'une petite route. Christian Nissen pousse alors un soupir de soulagement si formidable que l'air expulsé pourrait, s'il venait du large, contraindre *Soizic* à reprendre la mer aux allures de fuite, sous un tourmentin !

Malheureusement pour les agents de l'Abwehr, on n'a jamais vu un dundee reprendre la mer sous le souffle de son commandant. A l'aube, *Soizic* se trouve encalminé à moins d'un mille de la terre, bien visible sous cet éclairage net et franc d'un grand jour d'été. Nissen jure, toujours en français et le matelot lui renvoie l'écho de sa colère... Ah ! si le bateau possédait une hélice, il aurait disparu, happé par le large, dès le lever du jour. Mais il n'en a point et les observateurs terrestres commencent à se demander pourquoi ce « Français en fuite » ne tente ni d'accoster ni de reprendre sa route sans toutefois se décider à l'arraisonner, les autorités irlandaises cherchant, vaille que vaille, à préserver la neutralité du pays.

L'alerte est cependant donnée aux forces de police de

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Skibblereen, Dunmaway, Bandon, Clonakilty qui surveillent les routes menant à Cork... Un arbre de couche faussé en 1939, la mauvaise volonté d'un Breton cabochard en 1940 qui privent *Soizic* de son hélice représentent les fils conducteurs d'une fatalité qui étouffe dans l'œuf l'opération Dove. Elle se proposait de faire basculer l'Irlande sur l'axe Rome-Berlin, donc de déborder l'Angleterre par l'ouest et, peut-être, de gagner la guerre sans provoquer le démantèlement de l'Europe ! Si Hein Muck, agent de l'Abwehr, avait connu les dessous de l'opération Dove, sans doute eût-il poussé lui aussi le fameux cri de désespoir : « Mon empire contre une hélice ! » Mais Christian Nissen apparaissait plus engagé avec l'océan que la politique hitlérienne.

Enfin, avec la chute du jour, apparut une légère brise de Nordet. *Soizic* s'éloigna des parages du Fastnet d'autant plus vite qu'elle fraichit jusqu'à force IV puis V Beaufort pendant la nuit. Le bateau faisait désormais un Sud rapide courant au petit large, grand-voile légèrement bordée, réclamant peu de manœuvres. Nissen et Frenchie avaient tellement lutté pour monter dans le vent jusqu'au Fastnet qu'ils se trouvaient maintenant comme désemparés, bras ballants, l'esprit presque en repos, uniquement préoccupés de border au plus vite la route à grand trafic du canal Saint-George vers l'Atlantique. Le risque d'une mauvaise rencontre existait toujours mais devenait mineur après que le bateau eut mis à terre sa cargaison de saboteurs. Nissen-Muck restait peut-être justifiable des fils de fer barbelés, mais plus de la corde !

Nuit paisible. Merveilleuse partie de voile pour le commandant, uniquement préoccupé de retenir le plus grand volume possible de vent dans ses toiles. Le poisson du loch tourne à toute allure. L'appareil chantonne en captant les milles l'un après l'autre. Un pont sec. Aucun travail dans le grément. *Soizic* court, barre attachée, tellement la brise se montre stable... Un simple coup d'œil de temps à autre sur le gros œil vert du compas et Nissen peut même s'offrir le luxe de descendre préparer le thé pendant que Frenchie dort comme un dinosaure fossilisé. Pas de feux suspects... L'océan désert jusqu'au lever du jour.

Le jour reprend à son compte les secrets de la nuit car il

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

se lève derrière un voile de brume posé sur la mer, donnant seulement un mille de visibilité. Si ça pouvait durer !... Si *Soizic* pouvait se glisser jusqu'à Ouessant enrobé dans ces vapeurs shakespeariennes bienveillantes, complices des voiliers fantômes... Hélas ! Elles prennent progressivement le rayonnement de l'or gris, puis rouge, au fur et à mesure que le soleil perce. A midi, il balaye tout et s'installe, féroce, dans un ciel bleu de prusse, révélant un panache de fumée à l'horizon.

Christian Nissen a repris la barre. Il vient debout au vent pour estimer la route suivie par l'intrus. Comme tous les vrais marins habitués à réagir sur un simple changement d'amure, même en dormant, Frenchie se lève et apparaît sur le pont. Le commandant lui désigne le panache de fumée et c'est le Français qui, cette fois, gronde :

— Merde de merde !

Puis il ajoute en breton :

— Maloz Doué !

Est-ce la fatigue accumulée, la perspective qui s'ouvre d'un retour à Brest compromis, la perception de la chance qui tourne, mais Frenchie semble privé de l'imperturbable sang-froid qui, jusqu'ici, servait de figure de proue à *Soizic*. Au lieu de déguster lentement le cognac offert par l'Allemand — de nouveau, l'équipage... ! — il le lampe d'un trait et, par trois fois, tend son verre. Nissen lui fait amener la grand-voile dans l'espoir que le dundee, moins visible, ne sera pas repéré. Le vapeur monte sans relâche sur l'horizon. Il fait route N.-N.W. et devrait passer loin du voilier fantôme qui a repris son cap S.-S.E. Christian Nissen l'observe à travers ses puissantes jumelles de la Kriegsmarine qu'il faudra bien jeter à la mer si une équipe de perquisition monte à bord. Il sursaute et jure car le vapeur fait maintenant de l'Ouest montrant ainsi qu'il a repéré le bateau. Il ne s'agit donc pas d'un cargot mais d'un croiseur auxiliaire. La flamme blanche qui flambe en tête de mât lève les doutes. Il s'agit bien d'un navire de guerre anglais.

Nissen hisse le pavillon tricolore, mais pas « Français en fuite ». Un Français en fuite ne fait pas route sur Ouessant !

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Mais un pêcheur breton décidé à gagner sa vie malgré l'état de guerre peut, très naturellement, naviguer dans ces eaux. Le commandant lance avec rage dans un coin de la descente sa casquette de yachtman qu'il a portée depuis le Fastnet et coiffe un bérêt basque crasseux. Puis il allume le poêle du poste d'équipage pour que le tuyau fume, comme à bord des bateaux de pêche. Il remplit ensuite ses poches de pommes de terre, remonte sur le pont et se met en devoir de les éplucher le plus ostensiblement possible.

Comme les croiseurs, le patrouilleur a mis en panne à moins d'un mille. Nissen devine que *Soizic* est capté dans le champ des lorgnettes et que pas un geste de son équipage n'échappe aux observateurs ennemis. Désormais, sa liberté tient dans la manière dont il épluchera les pommes de terre. Il produit donc à la perfection des pelures ultra-fines, imposées par la pauvreté des pêcheurs en général et des pêcheurs bretons en particulier. Il travaille avec une telle conscience qu'il finira par se couper ! Quant à Franchie, qui tient la barre, même un « as » de l'Intelligence Service ne saurait mettre en doute l'authenticité de sa nature bretonne. *Soizic* obtient probablement vingt sur vingt à son examen de passage et passe. Le croiseur auxiliaire remet en route et reprend son cap N.-N.W. Les minutes ont, selon la tradition, duré des siècles !

Une fois la grand-voile hissée, Franchie abandonne la barre, se jette dans la descente, s'empare d'une bouteille de cognac, la vide à moitié, remonte sur le pont, la brise, puis, honteux de son comportement, présente des excuses au commandant. Tout rentre dans l'ordre après cette crise. Le matelot empoigne un faubert et brique le pont. Le dialogue sacré entre l'homme et l'océan rétablit les demandes et réponses en usage depuis les origines de la marine à voile.

*
**

Ce fut encore une belle nuit, lourde d'étoiles. Par trois sommations le commandant avait réussi à clouer son matelot sur sa couchette pour six heures et barraît *Soizic* filant toujours ses sept nœuds au petit large, porté par les lames

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

paisibles que de merveilleuses phosphorescences matérialisaient. Elles sortaient de l'ombre, gagnant à peine de vitesse le dundee, le berçaient au passage et s'effaçaient dans la nuit, aussitôt suivies par d'autres. Christian Nissen n'avait guère dormi depuis l'appareillage mais ne succombait pas au sommeil, car il se trouvait dans un état second, dominé par sa périlleuse mission. A la fin du premier quart de nuit, Frenchie vint à son tour l'arracher à la barre. Allongé sur sa couchette, l'Allemand écoutait maintenant le vieux marin chanter et notait mentalement l'air et les paroles de la complainte bretonne où saint Yves marchait sur les eaux.

Le soleil flambait dans un ciel d'acier bleuâtre quand une appétissante odeur de lard grillé l'éveilla. Frenchie pourvoyait à tout et s'avérait le parfait compagnon qu'il aurait aimé conserver s'il devait entreprendre d'autres croisières sur voiliers fantômes. Le point estimé situait *Soizic* à cinq ou six heures de la terre. C'est le marin qui l'aperçut le premier dans l'après-midi du 20 juillet, gagnant ainsi un nouveau paquet de tabac. Puis le commandant se plongea dans l'étude des instructions nautiques en vue de parer Ouessant sur bâbord, peu soucieux de se jeter sur les cailloux qui défendent le passage entre l'île et le continent, d'autant plus que, maintenant, tombaient à la fois la nuit et la brise.

Frenchie gouvernait droit sur la zone que l'Allemand prétendait éviter. Nissen essaya de lui reprendre la barre mais le franc buveur s'y opposait et lui faisait comprendre que, né à Ouessant, il connaissait tous les récifs, hauts-fonds, courants contraires ou favorables, qui défendent les chenaux de la Helle et du Four, ayant passé sa jeunesse à pêcher entre les cailloux auxquels il donnait des noms païens ignorés des services hydrographiques. Peu lui importait que fussent éteints les phares du Faix et des Plâtresses et, plus au sud, ceux de la Grande Vinotière ou de Kermorvan, il se faisait fort d'atteindre Brest sans incidents et Christian Nissen lui fit confiance.

Le lendemain matin, *Soizic* passait devant le port de guerre, toujours en flammes. Une vedette battant pavillon de la Kriegsmarine se jeta sur le dundee, ignorant bien

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

entendu le caractère secret de la croisière dont il rentrait. Enfin détendu, désireux de plaisanter ces militaires en raison du peu d'affinité existant entre eux et lui, Nissen restait obstinément caché dans sa cabine, écoutant avec un large sourire le dialogue de sourds établi entre ce second maître de la Kriegsmarine vociférant en allemand, et Frenchie vociférant en breton. Enfin il monta sur le pont et apostropha le sous-officier dans sa langue :

— Te fatigue pas à crier et passe-moi la remorque !

Soizic mouilla dans la chambre des vases, au bassin des pêcheurs. Des hommes armés envahirent le bord comme l'eussent envahi les Anglais des croiseurs classe *Southampton* et du cargo armé s'ils eussent montré un peu plus de curiosité. Epanoui et légèrement goguenard, Nissen leur dit :

— Conduisez-moi au commandant du port, et en vitesse !

Frenchie, qui avait déjà bouclé son sac et empoché sa prime de navigation — la plus importante qu'il eût jamais touché de sa carrière, capable à elle seule de l'abreuver pendant de nombreuses années — aurait dû garder le bord en compagnie d'un soldat allemand. Christian Nissen ne le retrouva que deux jours plus tard, à Camaret, prenant le soleil sur la pierre du môle, en compagnie d'autres vieux pêcheurs. Il tressaillit en apercevant son ancien commandant qui s'approchait avec l'intention de lui serrer la main, détourna la tête, peut-être pour ne pas révéler ses relations avec les Allemands en présence des camarades, peut-être parce que, bouleversé par l'importance de la prime touchée, il éprouvait un remords, jugeant que le travail accompli, le risque affronté ne valaient pas ça, qu'il se trouvait dédommagé par le seul fait d'avoir sauvé sa peau dans une aventure acceptée avec beaucoup de légèreté. On ne sait. On ne devait jamais savoir, car Frenchie mourut quelques années après la fin de la guerre, enfermé dans son silence et fin saoul.



CHAPITRE II

ANNI BRAZ BIHEM

1940

Devant la porte d'honneur de l'arsenal de Brest la musique de la Kriegsmarine joue *La garde sur le Rhin* et les habitants de la ville l'écoutent en prenant des airs détachés pour sauver la face. Au bar de l'hôtel Continental, une formation de jazz attaque une scie à la mode... Swing, Swing, Mademoiselle !... Mademoiselle Française... vous, dîner avec moi ?... Christian Nissen invite souvent Mademoiselle Française à dîner mais, de préférence, à bord de *Soizic* où il s'organise une bonne petite existence de plaisancier en bordée. Il a retrouvé Brest, occupée par la marine allemande, nullement contrite comme le voudrait le cliché Pétain, nullement soulevée par un patriotisme intransigeant comme le prétendra, plus tard, le cliché résistantialiste. La vie continue, tout simplement, gênée par la planification alimentaire et les visites nocturnes des avions anglais. Quand l'alerte sonne, à trois heures du matin, les chambres de l'hôtel Continental se vident. Il s'en échappe bien des demoiselles en train de « collaborer avec l'ennemi » et qui se retrouveront dans la rue, plus que légèrement vêtues, en attendant d'illustrer la vie mondaine et bourgeoise de la ville, trente ans plus tard.

Christian Nissen ne réproouve pas ces apparitions. Un léger vertige l'a saisi au retour de sa périlleuse croisière. Il vient de barrer un voilier fantôme au service de l'Abwehr II et se trouve maintenant aussi prisonnier de son navire que le Hollandais volant du sien. Lui qui n'acceptait la

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

guerre que du bout des lèvres, se voit engagé au plus profond de l'effort de guerre ; condamné à naviguer sans pavillon, rôle d'équipage, ou journal de bord, dans un bouchon de brume se déplaçant avec lui pour la durée de la guerre, les services secrets n'entrebâillant jamais les portes qu'ils ont refermées derrière vous. Après avoir navigué au long cours puis à la plaisance, il naviguera désormais au secret ! Peu importe après tout, l'essentiel n'est-ce pas d'avoir à barrer un voilier sur l'océan ?

Christian Nissen tient son rôle à terre avec une certaine ingénuité. Comme il parle parfaitement l'anglais, il se fait maintenant appeler Jeffrey Cockburn, et campe un journaliste américain correspondant de guerre en Europe. Il devient rapidement célèbre parmi les habitués des deux sexes de l'hôtel Continental, reçoit au bar les confidences des serveuses et des « petites alliées », pose maintes questions pour savoir si, d'aventure, il n'obtiendrait pas des informations de source anglaise sur le sort de ses passagers déposés en baie de Baltimore.

*
**

Trois hommes lourdement chargés, dont un Hindou à peau grise, cheminant sur une route du comté de Cork en demandant la direction de Dublin, ne vont pas loin en temps de guerre lorsque leur bateau, encalminé en vue de la côte, a mis les forces de sécurité en état d'alerte. Tributh, Gaertner et Obed avaient été arrêtés deux heures après leur débarquement et internés par les Irlandais pour la durée de la guerre.

Le capitaine allemand Herman Goertz se trouvait donc privé des premières forces logistiques attendues. Il avait sauté en parachute de son Heinkel le 5 mai 1940, près de Summehill, dans le comté de Meach. En liaison avec l'I.R.A. dont l'appui anarchique lui nuisait plutôt qu'il ne le servait, il attendait non seulement l'équipe transportée par *Soizic*, mais encore deux personnalités de la dissidence gaélique : Sean Russell retour d'Amérique, et Frank Ryan libéré des prisons franquistes.

Continuant la mise en place du réseau malgré l'échec des

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

trois passagers de *Soizic*, l'Abwehr II embarquera bientôt Russel et Ryan sur un sous-marin commandé par le capitaine Von Stockhausen. Il appareille de Wilhelmshafen le 8 août 1940. Russel est malade, Ryan épuisé par son long séjour en prison. Russel meurt à bord le 14 août, alors que le sous-marin se trouve seulement à cent milles de Galway. Il doit faire demi-tour après avoir immergé le chef irlandais, avec les honneurs militaires, enveloppé dans le drapeau de guerre à croix gammée. Ryan ne reverra jamais son pays et mourra plus tard en Allemagne, le 10 juin 1944.

Ainsi s'acharnait sur la politique secrète irlandaise du III^e Reich, d'une part la malchance, et d'autre part la puissance du service secret britannique installé en Irlande avec la complicité du président de Valera qui connaissait la fragilité de son indépendance, toujours à la merci d'une intervention militaire anglaise capable de l'escamoter en vingt-quatre heures.

Pendant que le sous-marin du capitaine Von Stockhausen regagne Wilhelmshafen, à Brest le journaliste américain Jeffry Cockburn mène la grande vie. Le cognac ne manque pas au bar du Continental, ni les filles à bord de *Soizic* ! Un marin de la voile en bordée tient beaucoup de place dans un port. Même s'il n'a pas doublé le cap Horn. Christian Nissen, dit Hein Muck, dit Jeffry Cockburn, revient, lui, des au-delà d'un cap où la mort frappe plus souvent que sous les latitudes grondantes et sa conduite s'en ressent. Elle fait les beaux jours du Continental et les belles nuits de *Soizic*. A tel point, que le commandant du port finit par se plaindre. Mais le S.D., qui préside à la sécurité des troupes d'occupation, lui répond : Que voulez-vous, Amiral, c'est le comportement normal d'un correspondant de guerre américain, nous n'y pouvons rien !

La bordée s'achève une nuit, au bar du Continental. Juché sur un haut tabouret à sa place habituelle, Jeffry Cockburn discute, en anglais, posant des questions et notant les réponses, quand un jeune lieutenant de la Wehrmacht entre, l'aperçoit, se précipite vers lui la main tendue, le verbe haut.

— Oh ! mon vieux Nissen ! Pas possible ?... Mais je te

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

croyais toujours attaché au chantier naval Burmelster de Brême? Qu'est-ce que tu fous là?

Un ange passe. Un journaliste américain disparaît en brûlant avec une odeur de soufre. Un commandant de port exulte. Christian Nissen est obligé de mettre sac à terre. On l'exile dans une propriété entourée de murs élevés que l'Abwehr met à sa disposition à 30 kilomètres de Brest! Finie la « gross rigolade ».

Très vite, le plaisancier commence à réagir à la manière de ces matelots de la voile, maudissant « l'infecte baille » qu'ils ramenaient de Sydney ou Valparaiso après cent trente jours de mer, se jurant de ne plus jamais remettre leur sac à bord, mais revenant à bord dès qu'une nouvelle campagne s'annonçait après qu'une « hôtesse » eut grignoté leur dernier sou. Le célèbre yachtman n'a plus d'hôtesse. Il dépend d'un armateur privé d'identité, même de visage : l'Abwehr. A la fin du mois d'août, le chef de la section II le convoque à Berlin.

Comme toutes les entreprises montées par l'Allemagne, l'Abwehr fonctionne avec précision et applique ses programmes d'action jusqu'au bout, même lorsque leur raison d'être a disparu, ou que les moyens de conclure manquent. Encore miraculeusement libre pour quelques mois en Irlande, le capitaine Herman Goertz réclame maintenant un collaborateur capable de clarifier la situation avec l'I.R.A. Ni lui ni les services secrets ne comprennent que l'I.R.A. ne possède pas un état d'âme clarifiable même pour un Irlandais et qu'elle n'est pas réductible à l'idée que l'Allemagne se fait d'une armée secrète! On lui enverra tout de même un certain Helmut, assisté d'un radio, non par sous-marin mais voilier fantôme. Christian Nissen devra les déposer cette fois dans l'extrême nord du pays, près de Rosses Point, en baie de Sligo où le nouvel agent secret compte des amis sûrs.

*
**

Gallois par sa mère, né de père allemand, élevé à Dublin jusqu'à l'âge de quatorze ans, Helmut a terminé ses études à Berlin et ses « Humanités selon Rosenberg » à la Jeu-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

nesse hitlérienne. Dans la guerre civile des Aryens qui oppose l'Angleterre à l'Allemagne, il représente l'ennemi idéal de la City, à la fois comme Celte irrédentiste et Germain conquérant ! C'est un grand garçon à peine majeur, blond, fin, qui dissimule sa puissance derrière un comportement flegmatique, son goût pour l'action violente sous la taie du rêve extrême-occidental posée sur ses yeux bleus.

Dès le premier contact il plaît à Christian Nissen redevenu Hein Muck après l'intermède Jeffry Cockburn. Le célèbre yachtman lui dit :

— Je ne réarmerai pas *Soizic* car on n'arrive pas à lui trouver une hélice. Nous allons affronter des mers très dures et je voudrais un vrai bateau de pêche, neuf si possible, avec un moteur puissant. Il me faut aussi embarquer un équipage de marins professionnels plus étoffé que pour le *Fastnet*.

Les recherches commencent et, cette fois, aboutissent très rapidement. Christian trouve, à Douarnenez, parmi les nombreux bateaux désarmés, un thonier encore équipé pour la pêche hautière, lancé en 1938 et presque neuf : *Anni Braz Bihem*, de cinquante-trois tonneaux de jauge brute. Son moteur semi-diesel développe 100 chevaux et autant d'ennuis mécaniques, tous plus ingénieux les uns que les autres. Mais comme Nissen ne pose aucune question au patron du petit consortium de pêcheurs auquel il appartient, Henri Hélias, celui-ci ne se sent pas tenu de l'éclairer à propos de cet engin dont il espère se débarrasser si le bateau survit à la guerre. Il se contente de le mener à Brest où son équipage met sac à terre et disparaît.

Les marins reviennent cependant le lendemain et demandent l'autorisation de remonter à bord pour reprendre quelques vêtements oubliés. L'Allemand ne saurait priver ces pêcheurs dont il réquisitionne le gagne-pain de leurs objets personnels. Suroîts et bottes de mer sont retrouvés et les Bretons s'éclipsent définitivement.

Nissen, Helmut et son radio s'installent à bord d'*Anni Braz Bihem*. Puis les jours passent. Hein Muck, corsaire moderne commissionné par les services secrets, oublie progressivement le joyeux Christian Nissen. Le mois de sep-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

tembre est venu. L'atmosphère de Brest a changé. A l'ambiance détendue des premiers jours de l'occupation s'oppose un climat morose. Les soldats qui croyaient achever en Bretagne une guerre fraîche et joyeuse, comprennent que l'Angleterre ne cédera pas, qu'il leur faudra se battre encore pendant des mois, voire des années. Les Brestois se sentent dangereusement exposés entre la Royal Air Force et la Kriegsmarine, flairant dans le vent de l'histoire l'odeur des incendies qui vont ravager leur ville. Mademoiselle Française prend ses distances avec des guerriers dont, visiblement, les lauriers se fanent.

Hein Muck compte embarquer un demi-chargement de thons qui cautionnera la croisière d'*Anni Braz Bihem* en cas de visite anglaise. Il lui faut attendre le retour d'un pêcheur et le temps passe. Un empoisonnement alimentaire le cloue sur sa couchette pendant une semaine. Le mois d'octobre est là quand il se retrouve sur pied, avec le chargement de poisson arrimé dans la chambre froide, plein de gas-oil fait, tous papiers en règle. Il songe alors, un peu tard, à recruter un équipage... Pourquoi n'a-t-il pas réquisitionné celui d'*Anni Braz Bihem* en même temps que le bateau ? Pourquoi exige-t-il maintenant le concours de cinq marins, alors qu'il avait barré *Soizic* avec le seul Frenchie ? La manœuvre du thonier, certes, apparaît plus lourde, le nombre de milles à couvrir plus élevé, l'océan plus rude sur le cinquante-cinquième parallèle qu'à la hauteur du Fastnet ; on ne comprend pas cependant l'esprit qui préside à l'armement du bateau, le luxe de précautions dont son commandant s'entoure après avoir follement improvisé la croisière de *Soizic*.

Pour recruter un équipage, le corsaire de l'Abwehr s'adresse tout naturellement à la Kriegsmarine. Mais comme il lui faut du personnel régulièrement immatriculé en France, l'Amirauté le réclame à l'Inscription maritime locale. Nous imaginons volontiers qu'un chef de service hargneux et breton dise à ses subordonnés :

— Ces cons-là demandent des matelots ? Vous leur enverrez les plus tocards !

Le 18 octobre, Hein Muck touche son équipage : cinq marins français et un mécanicien d'origine danoise qui,

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

seul, parle allemand. Ne pouvant appareiller de nuit en raison de l'interdit qui pèse sur le port — le faire lever exigerait des démarches incompatibles avec le caractère secret de la croisière — *Anni Braz Bihem* dérape à 14 heures et, filant 9 bons nœuds au moteur, franchit le goulet de Brest.

*
**

Le large. Ouessant allonge par le travers son profil de croiseur de bataille encaïminé au ras de l'eau depuis le commencement des temps. Ciel d'automne dont une fine poudre d'or tamise le bleu fatigué. Une houle verte fait discrètement le gros dos sous la coque du thonier. Une faible brise, force I à II, caresse les mâts, appelant les voiles. L'équinoxe d'automne tarde. Et l'océan se trouve en condition idéale pour affronter les hautes latitudes. Autour des mâts, les mouettes nouent sans relâche des serpents de feu et de fête qu'elles empruntent au soleil rouge, dilaté, déjà bas sur l'horizon. Une douceur apocryphe inhibe les gestes et les volontés des hommes. Hein Muck le constate dès qu'il commande :

— Tout le monde en haut, paré à hisser !

La silhouette d'Helmut émerge du capot et se déploie lentement, comme celle d'un long serpent réveillé. Aucune autre ne la suit. Au bout d'un moment apparaît tout de même un marin français. Il transporte une pelle de charbon destinée à la cuisine. Le commandant le happe au passage et ordonne :

— Vous... prendre la barre !

— Nix compris ! réplique le marin.

Muck s'étonne et demande :

— Vous... pas matelot ?

Réplique assenée sous la protection d'un large sourire :

— Mais oui, comme ça !...

Manipulant avec une précision révélatrice la pelle à charbon qu'il n'a pas lâchée, il fait comprendre que le travail de soutier sur les cargos d'avant-guerre n'a pas de secret pour lui... Il sait naviguer... « comme ça »... Plof... Plof... Plof... ! A coups de pelle !

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Le commandant demande à l'agent secret, qui parle le français mieux que lui, de faire monter l'équipage. Il se rassemble lentement sur le pont et, de nouveau, Hein Muck commande :

— A hisser !

Les hommes ne bougent pas plus que des bœufs devant une porte de grange fermée. Stupéfait et atterré, Muck soulève sa casquette de yachtman, se gratte la tête et demande au jeune Germano-Gallois, devenu brusquement le seul allié sur lequel il puisse compter :

— Franz, demande-leur ce qu'ils savent faire ?

Neptune qui contemple la scène avec les grands yeux étonnés du large se demande pourquoi le commandant n'a pas posé la question avant d'appareiller ! Helmut enquête et, après de laborieuses explications, annonce à son capitaine que « Mais oui comme ça » sait très bien faire monter et conserver la pression de vapeur dans une chaudière. Petit-Pierre servait à table sur *Ile-de-France*, Yves et Morvand, matelots de pont, n'ont jamais touché une drisse de voile. Le Gloadec a servi comme marmiton sur *Normandie*. Le Danois Johansen connaît très bien la conduite des moteurs à combustion interne.

Un rire amer tord les lèvres du commandant qui se demande s'il convient ou non de faire demi-tour, regagner Brest, recruter un autre équipage. Il balance pendant quelques minutes, mais la perspective de se retrouver de nouveau à quai lui fait lever le cœur. Finalement, il renonce et adopte l'idée qui, brusquement, l'illumine :

— Annonce-leur, dit-il à Helmut, qu'à partir de demain ils feront de l'école de voile.

Le soleil se couche. La nuit tombe. On n'entend plus que le rire fêlé des mouettes qui, plus sages, remettent le cap sur le continent. Mais, quand un Allemand veut quelque chose, c'est avec une telle force qu'il semble se substituer à la parole créatrice de Dieu... Got mit uns !

*
**

Dès l'aube, par vent de force I et II, on envoya la grand-voile, le tapecul, la trinquette et le foc. Il y fallut

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

vingt heures ! Car si les marins n'entendaient rien à la manœuvre, ils connaissaient sur le bout du doigt les règlements de la marine de commerce française, et se trouvaient spontanément syndiqués pour faire valoir leurs droits. Une fois le foc envoyé « Mais oui comme ça » dit à Helmut :

— Prévenez le commandant que c'est l'heure du casse-croûte. Nous avons droit au casse-croûte quand la cloche pique six heures !

On cassa la croûte. Pour ferler la grand-voile, Le Gloa-dec réclama, au nom de ses camarades, un quart de vin supplémentaire. Inscrits maritimes au commerce, ils considéraient que hisser et raidir représentaient un travail de force appelant des rations plus élevées, sans parler des rallonges à la paye en fin de navigation.

Une fois la voilure établie, *Anni Braz Bihem* filant 6 nœuds, par bonne brise portante et suivant une route au N.W. dans l'Atlantique, on cassa de nouveau la croûte et, de nouveau, on but avant de se croiser les bras. Le Danois Johansen, lui, préférait s'intéresser au moteur plutôt qu'au pâté de campagne et cela seul importait au commandant qui comptait sur le diesel pour entrer et sortir clandestinement de la difficile baie de Sligo. Il ne se faisait aucune illusion sur l'aide qu'il pouvait attendre des autres, mis à part Helmut qu'il jugeait marin-né à la manière rapide dont il s'adaptait à la voile et à la mer. Débrouillé par la « Jeunesse hitlérienne » il parachevait ce qu'il savait faire d'instinct. Il n'avait jamais navigué autrement que sur des paquebots de lignes régulières, entre Hook van Holland-Harwich-Liverpool-Holy Head et Dublin, ou Douvres-Ostende, mais il aimait déjà la mer autant que lui, allait devenir jour après jour le parfait camarade sans lequel une grande croisière à la voile rappelle vite l'existence derrière les fils de fer barbelés d'un camp. Au lieu de le tenir à l'écart, comme ses passagers de *Soizic*, d'ignorer volontairement le caractère scabreux de sa mission ainsi qu'il s'y appliquait durant sa première escapade vers l'Irlande, Hein Muck tenait à mener sa croisière à bonne fin, non seulement comme capitaine à la plaisance, mais encore coresponsable de la mission secrète elle-même.

Au bout de plusieurs jours d'école, l'équipage répondait

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

encore imparfaitement aux exigences de la manœuvre. Mais toujours poussé par bonne brise et porté par belle mer, *Anni Braz Bihem* avait taillé sa route dans le N.W. Par ce mois d'octobre très avancé, le temps restait incroyablement beau, mais Christian Nissen, le yachtman, ne se laissait pas circonvenir par les douceurs attardées de la belle saison. Il priait le dieu des marins de lui épargner les gros temps avant la baie de Sligo, sachant que, par gros temps, il serait incapable de l'embouquer avec un pareil équipage et plus encore d'en sortir.

Mais, déjà, le baromètre baissait.

*
**

Il ne baissait pas brutalement comme pour annoncer un coup de vent, mais prenait son temps et c'était plus grave. Le soleil qui rôdait derrière une taie de vapeur acquit la pâleur d'une hostie et le disque s'effaça tout à fait du zénith, reparaissant pour quelques minutes, rouge et terrible au ras de l'horizon marin à l'heure de son coucher. Un dôme de nuées s'établit, de plus en plus dense, comme si l'espace se contractait autour du navire. Le vent d'ouest ne soufflait pas encore mais Christian Nissen lisait, dans le ciel, les signes avant-coureurs de son déferlement. Il savait comment il tomberait sur le gréement faisant trembler le navire jusqu'à la quille, trempant les hommes du pont comme si, porteur de sacs noirs pleins d'eau glacée, il les faisait claquer au-dessus de leurs têtes, inondant tout.

Nissen était encore très jeune lieutenant quand il avait doublé le cap Dur, d'Est en Ouest, pour la première fois. Il se revoyait frissonnant sous le suroît, visqueux d'eau salée, accroché au pavois, écoutant les coups de tonnerre du vent qui venait de cueillir un hunier imprudemment maintenu, avec l'aisance d'une main de femme escamotant un mouchoir. Cela ne pouvait plus lui arriver maintenant, de se laisser surprendre ainsi, car il connaissait tout des rapports du vent avec les voiles. Il s'en était instruit durant toute une vie et avec le temps, malgré les coups du sort, les tempêtes, les nuits d'angoisse, le commandant Nissen, comme *Œdipe*, trouvait que tout était bien. Mais Chris-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

tian Nissen devait se méfier de Hein Muck, maître à bord d'un « Hollandais volant » et tenté de mener à bien, coûte que coûte, la mission secrète dont sa patrie le chargeait.

Le baromètre baissait toujours avec une sorte de lenteur solennelle annonçant l'arrivée d'un grand mauvais temps durable qui confirmait le retard de l'équinoxe. Hein Muck (ou peut-être Christian Nissen !) fit vérifier et consolider les manœuvres dormantes, gréer la voile de cape et le tourmentin pour voir venir à une allure de sauvegarde. Tant que le travail restait possible sur le pont en prenant la cape, il fit passer le contenu des fûts arrimés en haut dans les soutes. Les marins syndiqués accomplirent le travail sans exiger casse-croûte ni quart de vin supplémentaire car, déjà, leurs joues reflétaient la couleur des vagues vertes lancées dans une course ardente. *Anni Braz Bihem* se comportait très bien à la cape, comme presque tous les bâtiments de pêche, et ce n'étaient pas seulement ses mouvements qui soulevaient le cœur des marins, mais la frousse alimentée par la perspective d'affronter une tempête sur un aussi petit bateau dont ils sous-estimaient la tenue à la mer, n'ayant jamais eu l'occasion de la vérifier... Seul ce que l'homme ne connaît pas se fait redoutable...

Les grains passaient maintenant, l'un après l'autre, précédés chacun par une obscurité mystérieuse qui épaississait les profondeurs grises du ciel et de l'océan. Ils arrosaient *Anni Braz Bihem* avec la puissance d'une cataracte, comme si l'eau du ciel et l'eau de la mer unissaient leurs forces pour l'engloutir par un double mouvement dirigé du bas vers le haut et de haut en bas. De temps à autre, un faible éclair allumait et agitait sa torche derrière les nuages. Puis le grain s'éloignait, la visibilité devenait meilleure.

Les marins de chaudière et de cambuse se maintenaient cependant sur le pont en se cramponnant convulsivement au pavois, pointant leur nez pâle dans les embruns. Ils eurent le tort de jauger l'ampleur des mouvements d'un petit caboteur qui taillait sa route à un mille par le travers du bateau fantôme, les vagues semblant passer par-dessus sa cheminée et d'en tirer des conclusions terrifiantes à partir d'un postulat erroné : plus le bateau est grand plus il

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

est marin. Si une barque d'un millier de tonneaux se voyait ainsi mangée par la mer, comment le petit voilier se maintiendrait-il à flot ? Bien que le thonier à la cape se comportât paisiblement, comme un couteau dans le beurre mou, ils se rallièrent avec ensemble au mal de mer et disparurent sous le pont.

Johansen les rejoignit, mais pour mettre en marche le moteur sur ordre du capitaine qui désirait abandonner la cape et se rapprocher de la côte. D'après sa dernière estime, il se trouvait à 65 milles dans l'ouest de Galway. Il naviguait depuis une semaine et il lui restait encore plus de 200 milles à couvrir pour atterrir en baie de Sligo. Il lui fallait donc se hâter dans la mesure où l'en autorisait ce gros temps, cette mer qui d'heure en heure forçait aux approches du cinquante-quatrième parallèle et sous le poids d'un vent soufflant à IX Beaufort.

On entendait maintenant, venant du compartiment moteur, des cliquetis d'outils soulignés par des jurons. Le moteur ne démarrait pas. Puis ce fut le silence. Le commandant dit à Helmut :

— Va donc voir ce qui se passe en bas !

L'agent secret s'affale par l'échelle de fer et constate qu'il ne se passe plus rien. Johansen malade, auprès d'un moteur aussi malade que lui, gît sur le plancher de tôle à demi recouvert par l'eau nauséabonde de la cale, roulant tantôt sur bâbord, tantôt sur tribord, dans une ambiance rendue insoutenable par l'odeur du fuel-oil répandu durant le transvasement des fûts dans les soutes. Helmut réclame l'aide du commandant et celle de « Oui mais comme ça » un peu moins malade que les autres matelots. A trois, ils déhalent Johansen sur l'échelle, l'étalent à même le pont et le rincent en riant à grands coups de seaux pleins d'eau de mer. Mais, rira bien qui rira le dernier car, après un nouveau séjour dans le compartiment moteur, Helmut annonce :

— La machine est en panne mais, de toute manière, elle ne repartira plus car il n'y a pas un gramme de pression dans la bouteille de lancement !

— Et la bouteille de secours ?

— Vide elle aussi !

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Johansen a oublié d'en faire le plein avant l'appareillage ! Le nez du commandant s'allonge car, sans moteur, il apparaît difficile, voire impossible, d'aborder à Rosses Point, en baie de Sligo. D'ailleurs, avec ce temps de cochon... Quant aux conséquences immédiates de cette panne, elles se font redoutables. Impossible de vider l'eau de cale à l'aide de la pompe mécanique.

— Pare la pompe de secours, ordonne Nissen à son fidèle équipier, et vois si tu peux tirer quelque Franzose du poste d'équipage !

En marin prévoyant, le commandant s'est bien assuré qu'existait une pompe à main, avant l'appareillage, mais n'a pas jugé utile d'en vérifier le bon fonctionnement... Comment un engin aussi simple pouvait-il tomber en panne ? Helmut verse l'eau d'amorçage dans le corps de pompe et actionne la bringuebale. L'engin émet quelques borborygmes, plusieurs hoquets, mais rien n'affleure au déversoir. Nissen envoie « Mais oui comme ça » à la barre, démonte le piston, le trouve en bon état, actionne la bringuebale avec un même résultat négatif.

— La crépine d'aspiration doit être bouchée !

— On va la nettoyer !

— Bien sûr, mais nous avons déjà un mètre cinquante d'eau dans la cale ! Comment atteindre le puisard ?

Il ne restait plus d'autre ressource qu'éponger plusieurs tonnes d'eau infecte avec des seaux ! Le commandant fait branle-bas à l'équipage, mais sans succès. Il repaît dans le poste avant, pistolet au poing et menace, maître à bord après Dieu. Même résultat négatif. Il n'insiste pas. Il sait que la mort n'a jamais raison d'un solide mal de mer, remet en poche son P. 38, promet une triple ration de vin qui finit par mettre sur pied Le Gloadec.

Barre attachée, *Anni Braz Bihem* taille sa route dans une mer devenue très grosse sous le poids d'un vent passé à force X. Helmut se tient au pied de l'échelle, puise, tend le seau plein à « Mais oui comme ça » qui le passe au radio de l'Abwehr, le radio le transmet au commandant qui balance l'eau, ou plutôt ce qui en reste, par-dessus bord. Le bateau travaille en effet tellement, que le seau se vide à moitié durant son escalade, chaque homme recevant sur

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

la tête ou les épaules une partie de son contenu ! Helmut chante pour se donner du cœur à l'ouvrage : « L'océan est beau comme un roman. »

Christian Nissen lui répond : « Mais la navigation à voile est plus belle encore. »

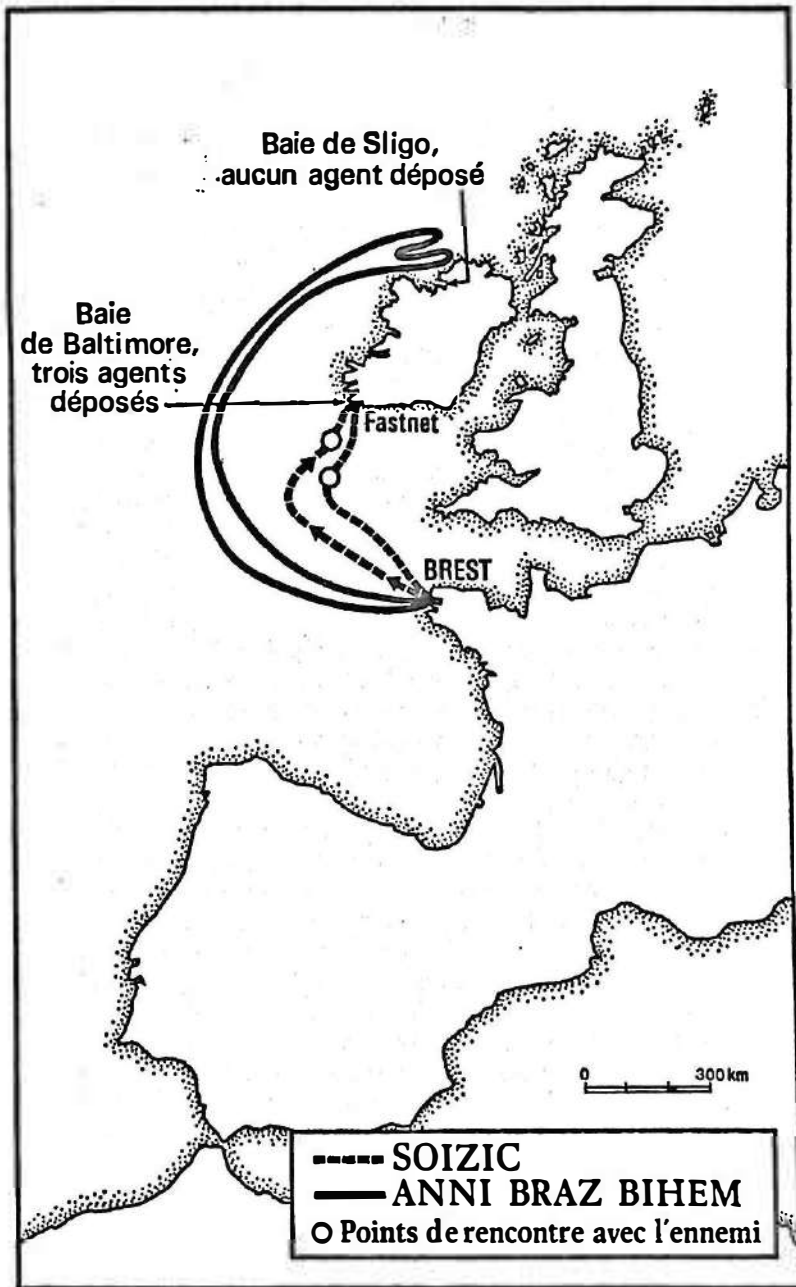
Puis, le Germano-Irlandais cède à la nausée, prend le poste du commandant à l'air libre pour la dominer. « Mais oui comme ça » occupe le niveau inférieur de la noria. Pas pour longtemps ! La peste de la cale le repousse ! Nissen le remplace, cède lui aussi et, comme il n'a rien mangé depuis vingt-quatre heures, mis à part un pilon de poulet, il vomit de la bile dont l'aigreur ajoute son fumet aux poisons du gas-oil qu'une pointe de saumure relève gastronomiquement. Finalement, c'est l'opérateur radio qui, plongé dans l'ordure des bas-fonds, résiste le mieux, tandis que le Gloadec, enfin amateloté, peut-être pour avoir multiplié les signes de croix depuis vingt-quatre heures, peut-être pour avoir, depuis le matin, bu la ration de vin prévue pour un « travailleur de force » pendant un mois, accompli son service avec efficacité avant de se retirer dans le poste, fin saoul.

Ils travaillèrent toute la nuit dans ces conditions abominables. A l'aube, il ne restait plus que cinquante centimètres d'eau dans les fonds. Helmut s'enfonça dans le puisard plein de glaçons provenant de la chambre froide et repêcha tout un chargement de frusques : chandails, bas, bonnets, c'étaient eux qui obstruaient la crépine d'aspiration.

— Ces salauds de pêcheurs ont saboté la pompe et peut-être aussi le moteur, gronda le commandant. Et moi qui les prenais en pitié ! Ach ! je n'aurais pas dû les autoriser à remonter à bord ! La charité n'est pas de mise en temps de guerre, Franz, tenons-nous-le pour dit (1) !

Barre toujours amarrée, *Anni Braz Bihem* se gouvernait

(1) Nous avons rencontré M. Henri Hélias, l'ancien patron de *Anni Braz Bihem*, en 1973, à Douarnenez. Il nous certifie n'avoir jamais eu l'intention de saboter le bateau. Il est réconfortant de noter que pas plus M. Hélias que M. Marzin de *Soizic* n'ont essayé d'exploiter a posteriori ces incidents qui, présentés comme actes de résistance, leur eussent apporté argent et considération...



LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

seul. Epuisés par le travail de la nuit, équipage et passagers s'affalèrent sur leur couchette. Nissen prit le quart. Equipé de vêtements secs, bien au chaud dans la timonerie, à l'abri de la pluie et des embruns qui volaient par-dessus le bateau, il se mit à réfléchir sur la situation. A la limite des 100 brasses où il tenait la cape, se dressait une mer terriblement haute et hachée. Les fonds de l'Atlantique passent ici de milliers de mètres à moins de 200, sans solution de continuité. Les montagnes d'eau qui viennent de traverser l'immense étendue depuis l'Amérique sans rencontrer un seul obstacle se font brusquement plus courtes et hautes, avec de puissants déferlements. Par ce vent de force X, soufflant du N.W, il n'était pas question de soutenir une autre allure que la cape, de se rapprocher de la côte irlandaise au lieu de la fuir comme maintenant. Il en eût été autrement avec des si... Ah ! s'il pouvait compter sur le moteur !... S'il disposait d'un équipage manœuvrier comparable à ceux des grandes courses-croisières qu'autrefois il commandait !... Mais pourquoi l'amiral l'avait-il pourvu de ces laissés-pour-compte de l'Inscription maritime ? Sabotage ? Ignorance ? Bêtise administrative ?... Avant la guerre, pour affronter et gagner les grandes courses-croisières, lui et ses camarades avaient trié sept à huit hommes sur les centaines de postulants qui se présentaient. Mais qu'étaient devenus les Heinrich Garber, les Kutcha, les Temme, et son homonyme Age Nissen, aussi artiste que bon navigateur ? S'il disposait seulement de deux de ces hommes, sans doute n'hésiterait-il pas à entrer en baie de Sligo, même par cette tempête, même sans moteur. Mais, du point de vue d'un navigateur à la voile, il se trouvait aujourd'hui rigoureusement seul à bord ! Et, mentalement, il envoyait à tous les diables la Kriegsmarine de Brest, le Grand Amiral lui-même, ne sachant pas que Roeder avait mis en réserve ses camarades plaisanciers pour leur confier des missions semblables à la sienne, et qu'il allait bientôt exaucer ses vœux, le réunir à eux pour constituer un équipage unique au monde.

Nuages gris. Mer verte. Les crêtes solennelles et sif-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

flantes passent au niveau des pavois, filent en arrière, laissant retomber *Anni Braz Bihem* dans les creux lisses, vitreux comme des vallées de lave. Les coups de vent tonnent dans le peu de toile que Nissen conserve pour rester manoeuvrier, ne pas se laisser drosser à la côte irlandaise qu'il conserve à une centaine de milles dans l'Est, presque à la hauteur de Sligo. Il capeye depuis près d'une semaine avec l'espoir qu'un temps plus maniable lui permettra de se rapprocher de cette côte dangereuse. Espoir déçu. Patience vaine. Le temps d'équinoxe reste en voie de développement.

Impossible de tirer l'équipage de sa torpeur. Mis à part Helmut, Johansen le Danois grincheux et « Mais oui comme ça », les hommes se laissent hypnotiser par les lames lorsqu'ils s'aventurent sur le pont. Si Hein Muck n'apprécie pas ce très gros temps qui compromet sa mission, Christian Nissen se réjouit à travers lui. Il aime les mers musclées et rugissantes. Sa volonté de puissance trouve en elles son meilleur point d'application et elles ne se présentent pas à lui en ennemies. L'ennemi reste l'Anglais, mais la faible visibilité, les jours plus brefs, les latitudes sur lesquelles il navigue le mettent à l'abri des mauvaises rencontres, comme celle des croiseurs, trois mois plus tôt. Il s'attarderait volontiers sous ces latitudes élevées pendant des semaines, barrant *Anni Braz Bihem* moralement appuyé sur le souvenir des gros temps jadis vécus se rappelant à lui avec une austère dignité, ou s'attachant à lui comme une misère infinie, à moins qu'ils n'épousent la gravité d'une visitation, ou ne se dilapident en menaces énigmatiques. Malheureusement, mobilisé par l'Abwehr le commandant Muck ne peut autoriser indéfiniment le commandant Nissen à capeyer pour son compte. Le problème posé à l'un et à l'autre reste simple : faut-il poursuivre la mission ou renoncer ? Finalement la sagesse l'emporte : mieux vaut regagner Brest la tête basse que se perdre corps et biens sur la côte irlandaise. Le plaisancier et le marin de guerre retrouvent leur unité, attendent encore vingt-quatre heures puis mettent en fuite par un vent de Noroît qui, bien entendu, deviendra de plus en plus maniable au fur et à mesure que le bateau gagnera dans le Sud.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

A 100 milles au N.W. d'Ouessant, par le travers de la Manche, la rencontre tant redoutée se produisit. « Mais oui comme ça » aperçut le premier une moustache d'écume accrochée à la proue d'un bateau mince, rapide, bas sur l'eau, qui mettait le cap sur le voilier.

— Paré pour l'immersion, annonça Helmut après avoir monté sur le pont le matériel de radio et de sabotage qui, lesté, disparaîtrait dès que largué à contre-bord de l'ennemi. Hein Muck laissa retomber ses jumelles à bout de courroie et annonça :

— C'est une vedette rapide !

L'engin se rapprochait à toute vitesse, propulsant dans son sillage des cataractes d'écume. Le pavillon « Stoppez immédiatement » flambait au sommet d'un mât profilé et court. Hein Muck mit en panne, la rage au cœur... C'était bien la peine d'avoir renoncé à tenter le diable en vue de Sligo pour venir se faire capturer à 100 milles de Brest, avec un bateau intact !

Mais il sursaute et l'ordre qu'il s'apprêtait à lancer à l'agent secret pour lui faire immerger les sacs s'étrangle dans sa gorge. La vedette rapide vient en effet d'envoyer... le pavillon de la Kriegsmarine !

Elle s'approche maintenant par tribord, à vitesse réduite, met en panne, affale son équipe de visite dans un canote : six marins formidablement armés sous la conduite d'un jeune enseigne. Ils investissent *Anni Braz Bihem* dans un style qui amuserait Hein Muck, encore cependant bouleversé par l'événement, s'il ne connaissait la propension des mitraillettes à lâcher spontanément leurs rafales.

— Qui êtes-vous ? D'où venez-vous ? Où allez-vous ? Papiers de bord !

L'enseigne s'installe dans le poste, consulte le rôle d'équipage... Patron français... Marins français... Thonier armé à la pêche hautière...

— Pas de journal de bord ? Pourquoi ?

— Ecrire me fatigue, réplique Hein Muck qui a retrouvé son humour habituel.

En réalité, il ne tient pas de journal de bord par mesure de sécurité et communique ses rapports de croisière non à la marine, mais directement à l'Abwehr. L'enseigne fronce

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

le sourcil... Ce patron pêcheur français, qui parle un allemand impeccable, lui semble de plus en plus suspect. L'inspection se durcit. Les marins de guerre tiennent l'équipage sous la menace des mitraillettes et pistolets.

— Vous allez nous suivre jusqu'à Cherbourg ! ordonne le chef du commando.

— Mais je suis basé sur Brest ! objecte le patron d'*Anni Braz Bihem*.

— Ça m'est égal !

— Mon moteur est en panne !

— Je vous remorquerais !

Hein Muck hausse les épaules.

— Vous feriez mieux de demander des instructions à Brest par radio !

Et il lui communique un numéro de code. L'officier hésite puis se décide à regagner son bord après avoir reconnu, dans les sacs contenant les engins d'Helmut, du matériel allemand. Mais les marins restent à bord, toujours hostiles, plus menaçants que des icebergs. Ils commencent à fondre lorsque Muck se met à parler de Brême, Kiel, Hélioland. Puis le processus de fusion s'accélère quand il débouche une bouteille de cognac et une autre de Grand Marnier. Quatre heures plus tard, c'est un factionnaire chaleureux qui enregistre l'ordre transmis par signaux optiques de laisser *Anni Braz Bihem* poursuivre sa route.

— A hisser la grand-voile !

La promesse d'un casse-croûte et d'une ration de vin supplémentaire tire l'équipage de sa torpeur et de ses craintes, maintenant que le temps est redevenu maniable. Pour rétablir toute la voilure, dès que le vent l'autorise, il ne réclame plus que deux heures contre cinq, trois semaines plus tôt quand il servait sur *Anni Braz Bihem*, navire-école !

Le lendemain, dans l'après-midi, ils entraient en rade de Brest. Christian Nissen tenait la barre, envahi par une notion de vide liée à l'échec de la mission, mais pas contraignante au point de gâcher la joie du plaisancier qui, lui, s'intéressait peu à la guerre et gardait, de ces quinze jours de tempête, un souvenir à la fois amusant et ébloui, amusant à travers le petit soutier « Mais oui comme ça »

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

luttant de son mieux pour devenir digne de vivre dangereusement ; ébloui par le souvenir persistant de la lutte soutenue par ce bon navire français qui semblait ne pouvoir tenir une heure contre la mer furieusement démontée, le rugissement confus d'un monde noir de grains, blanc d'écume et qui, cependant, survivait.

CHAPITRE III

KYLOE

1941

Quelques semaines après la fin des aventures d'*Anni Braz Bihem*, voilier-école malgré lui, son commandant rallie Berlin sur ordre. Le lieutenant Lahoussen qui, pour l'instant, coiffe l'Abwehr II le reçoit dans une discrète villa de Wannsee, assisté de quelques officiers appartenant à la marine de guerre. Une bise bien affûtée corne aux fenêtres fardées par un dernier rayon de soleil. Les lacs, au loin, grelottent, bien que drapés dans les écharpes de sapins noirs. Christian Nissen a déjà rencontré le lieutenant Lahoussen, l'a trouvé bienveillant à son égard, mais se demande, avec un peu d'inquiétude, si cet aréopage de marins se trouve là pour juger ou non de son échec devant Sligo. Leurs visages fermés peuvent aussi bien dissimuler l'indifférence que la résolution de le traîner devant un conseil de guerre. Aussi, prépare-t-il mentalement sa défense.

Cognac et Nuits-Saint-Georges, biscuits secs et raifort. Christian Nissen qui a fait plusieurs tours du monde gastronomiques sourit. Lahoussen lui dit :

— Je vous ai convoqué avec ces messieurs de la Kriegsmarine pour étudier de nouveaux plans de croisières. Nos services voudraient savoir si un tout petit voilier peut aller et revenir, sans escale, d'Europe en Amérique ou Afrique australe ?

Christian Nissen n'hésite pas une seconde.

— C'est possible avec un bateau bien choisi, bien

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

équipé, monté par un équipage rompu aux grandes croisières.

Lahoussen se tourne vers les officiers de la Kriegsmarine et leur pose la question.

— Impossible, répond le commandant Menzel, qui représente l'amiral Roeder auprès de l'Abwehr II. Un petit voilier ne peut emporter six mois de ravitaillement.

— C'est en effet une vue de l'esprit, confirme le commandant d'un paquebot transatlantique devenu commissaire depuis le début de la guerre.

Christian Nissen, détendu maintenant qu'il sait que l'aréopage ne se propose pas de juger son récent échec, allume une cigarette et précise avec une assurance qui n'exclut pas le respect dû à ces « huiles » de la marine :

— En 1935, tous nos journaux se moquaient de mon ami le capitaine Schlimbach qui prétendait relier sans escale l'Amérique à la Norvège avec son voilier Stortebeker III. J'en avais assuré le ravitaillement. Au bout de trente jours, ces mêmes journaux nous faisaient passer pour disparus, morts de faim et de soif. Le trente-cinquième jour, nous entrions à Bergen et je me souviens de la colère de Schlimbach quand il dépouilla cette presse qu'on venait de lui remettre à bord. Je fis ouvrir la cambuse et sonder les réservoirs en présence des reporters, pour leur faire constater que nos réserves nous permettaient de regagner New York, sans rien demander à personne, si tel était notre bon plaisir !

Le commissaire de la marine réplique :

— Même pour l'eau ?

— Même pour l'eau !

— Trente-cinq jours de mer, d'accord, affirme le commandant Menzel. Même soixante ! Mais je suppose que vous n'avez pas la prétention de rallier La Plata ou le cap de Bonne-Espérance, puis d'en revenir sans escale en soixante jours ?

— Bien entendu, mon commandant ! Mais je suis certain de loger assez de vivres et d'eau dans un yacht de 30 tonneaux pour tenir la mer pendant six mois !

— Et les voiles ? Combien vous en faudra-t-il de jeux ?

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Un seul jeu de rechange si je pars avec des voiles neuves et embarque un ou deux bons manieurs de paumelle.

— Si vous les trouvez !

— Je n'ai que l'embaras du choix parmi les plaisanciers de l'Elbe !

Le commandant haussa les épaules.

— Et le capitaine capable de mener à bien une croisière de cette envergure en déjouant les interceptions de la marine anglaise, où le trouverez-vous ? Seul, un officier de la marine de guerre du Führer peut accomplir une telle mission !

Un peu amer, parce que nul ne songe à lui, sauf peut-être le lieutenant Lahoussen, Christian Nissen prend de l'assurance, hausse les épaules et réplique :

— L'Allemagne n'est pas aussi riche que son ennemie l'Angleterre en spécialistes de la voile, mais elle ne manque pas de capitaines capables de remplir de telles missions. Je vous propose Heinrich Garbers.

— Mais il n'a pas son brevet de capitaine au long cours, objecte l'ancien commandant de transatlantique.

— C'est vrai, pourtant il a réussi en 1938 la traversée de l'Atlantique Nord en solitaire sur son petit Windspiel III. Quel est le capitaine breveté capable d'en faire autant ?

La remarque jette un froid sur l'aréopage galonné de la Kriegsmarine. Le vieil hiatus entre voile et vapeur de nouveau s'ouvre. Les regards hostiles convergent vers Christian Nissen, tandis que le lieutenant Lahoussen murmure, comme se parlant à lui-même :

— C'est vrai, que le Führer préfère aux spécialistes les hommes de caractère, possédant de l'imagination, un jugement sûr et un courage illimité.

Un ange passe. La discussion paraît bloquée. Les verres de cognac ou de bourgogne se vident d'un seul coup après les toasts cérémonieusement portés. Hop ! Au bout de quelques minutes, l'un des officiers suggère :

— Mais pourquoi l'Abwehr ne nous réclame-t-il pas un sous-marin pour des missions aussi lointaines ?

Lahoussen réplique :

— Le Führer a besoin de tous ses sous-marins sur le

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

front Atlantique. Il est ménager de la vie de ses soldats et préfère perdre six marins avec un voilier de peu de valeur plutôt que quarante avec un sous-marin coûtant des millions de marks !

— C'est le bon sens même ! confirme Nissen en souriant.

Un nouveau silence s'établit qui témoigne sur de profondes divergences d'opinion quant à la personnalité d'Hitler. Puis l'un des officiers annonce, avec une déférence qui cache mal le fond de sa pensée :

— Le Führer n'aime pas naviguer. Il ne s'est embarqué qu'une seule fois, sur *Nuremberg*, à contrecœur, et avec un résultat négatif car il eut le mal de mer !

— C'est vrai, reconnaît Lahoussen, mais cela ne l'empêche pas d'en savoir plus long sur la marine que ses amiraux. L'étendue de ses connaissances est effarante !

Et il rappelle le célèbre déjeuner de Berchtesgaden. En 1938, Hitler avait invité au Berghof les amiraux de la flotte, quelques personnalités politiques et le docteur Bodo Lafferentz, l'organisateur du « Kraft durch Freud » et promoteur de l'usine Volkswagen de Volksburg. La conversation s'était, bien entendu, orientée vers la guerre navale et finalement portée sur la destruction de la flotte russe par les Nippons à Tsushima. Un amiral s'étonna de la faiblesse des bâtiments russes, malgré l'épaisseur de leur ceinture cuirassée dont il donna le chiffre.

— Non, trancha Hitler, vous vous trompez.

Il le rectifia en annonçant quelques millimètres de moins. Respectueusement, mais fermement, l'amiral lui tenait tête et donnait son annonce pour exacte.

— Nous allons donc consulter le « juge de paix », conclut Hitler.

Il se rendit dans une pièce voisine aux murs couverts de rayonnages chargés d'une incroyable variété de dictionnaires, en rapporta un qu'il mit sous les yeux de son contradicteur. L'amiral piqua un fard. C'était Hitler et non lui qui venait de donner le chiffre exact.

L'anecdote pèse maintenant sur les officiers de la Kriegsmarine avec le poids d'une accusation, et Lahoussen reprend :

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Messieurs, si je vous ai priés de bien vouloir assister à cette conférence, afin de sonder les possibilités des grandes croisières à la voile, c'est pour répondre à la demande du Führer. C'est lui-même qui a imaginé, dès le début de la guerre, cet emploi tactique du voilier au service de l'Abwehr. L'audace du Führer est illimitée, mais compensée par un réalisme et une prudence sans défauts. La création d'une flottille de voiliers fantômes n'a jamais été tentée au cours de l'histoire. Et, comme il n'est pas marin, il s'adresse aux marins pour connaître la limite de ses possibilités. Je prie donc Messieurs les représentants de la Kriegsmarine de lui faire un rapport écrit.

Quelques jours plus tard, le rapport parvenait à Hitler, concluant à l'impossibilité du projet « inexécutable du point de vue maritime », rejetant de toute manière Christian Nissen qui « n'avait pas la vue d'ensemble, l'expérience et la capacité nécessaires à son exécution ». Décidément, le plaisancier n'avait pas réussi la conquête des marins d'état-major !

Au bout d'un mois, on le rappela et le lieutenant Lahoussen le reçut de nouveau avec bienveillance.

— Comme toujours, lui dit-il en souriant, le Führer a pris le contre-pied du rapport des « spécialistes ». Les missions lointaines sont approuvées. Vous m'aviez parlé d'Heinrich Garbers pour l'Afrique du Sud, mais pourquoi pas vous ?

Christian Nissen tressaillit. De nouveau l'Océan s'ouvrait à lui. Conduire un bateau en Irlande, même avec un seul marin, affronter une grande tempête d'équinoxe, même avec un équipage défaillant, étaient une chose, barrer un voilier pour atteindre le cap de Bonne-Espérance, en revenir sans escale ou ravitaillement en mer et déjouer la surveillance anglaise, étaient une autre chose, une entreprise redoutable qu'il ne pouvait réussir sans mettre tous les atouts dans son jeu.

— J'accepte, dit-il avec enthousiasme, mais demande les pleins pouvoirs pour choisir le bateau, préparer son équipement et recruter l'équipage.

— Vous les avez ! Nous vous demandons seulement de mettre la croisière sur pied le plus rapidement possible.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Christian Nissen repartit pour Kiel le soir même, sûr de lui car il savait exactement ce qu'il voulait, connaissait déjà les marins qu'il recruterait. Lui qui n'aimait pas la guerre, révisait sa position en pensant à elle, voyant en elle un mécène aux possibilités illimitées. Une fois de plus, il ne serait pas l'un de ces capitaines prenant tristement leur départ du port avec un esprit chagrin. La guerre lui offrait la plus ambitieuse et la plus dangereuse croisière qu'il fût possible de concevoir. Jamais la vie, en admettant qu'il survécût, ce qui n'était pas absolument certain, ne renouvelerait une offre pareille ! L'Abwehr II lui demandait de déposer deux agents sur la côte Ouest de l'Afrique du Sud, à la hauteur des Twins, quelques rochers érigés au nord de Lember Bay, plus de 11 000 milles nautiques aller et retour !

Les choses ont bien changé à terre depuis sa traversée de l'Atlantique Nord comme équipier du capitaine Schlimbach, mais l'Océan se présentera comme toujours avec ses tempêtes, ses calmes plats, son vent d'ouest aux allures de grand seigneur, vents d'est hargneux et nuits de rêve ou de combat. La mission qu'on lui confie ne l'intéresse politiquement pas plus que celles d'hier, mais celle-ci va ressusciter le plaisancier à une échelle sans précédent. Il sait depuis longtemps que naviguer à la voile sur n'importe quelle mer, par n'importe quel temps, ne relève pas d'un métier mais d'un art. Voici que s'annonce la plus grande chance de sa vie pour se révéler grand artiste, transfigurer l'état de guerre en un combat sans arrière-pensée contre quelque chose d'infiniment plus grand que soi et dont l'issue dernière repose sur les genoux des dieux.

*
**

Estimant que naviguer dans l'hémisphère Sud avec une barque camouflée en thonier portugais ne pourrait qu'éveiller, au lieu de l'endormir, la méfiance des Anglais, Christian Nissen jugea qu'il lui fallait un véritable yacht lui permettant de jouer éventuellement au plaisancier nord-américain, milliardaire croisant sur toutes les mers du monde malgré la guerre, au nom d'une fantaisie hautaine et

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

d'une rigueur puisée dans la religion réformée ! Des bateaux répondant à cette doctrine d'emploi existaient bien en Allemagne, nombreux, et il se rendit sur la chaussée de l'Elbe. Il convoitait *Dirk III*, connaissait bien son propriétaire, Hans Domizlaff, et lui fit part de son désir avec discrétion.

— Je te le prêterais sans hésiter en temps de paix, affirma Domizlaff, mais actuellement tu le perdras à coup sûr si tu le pointes en mer du Nord !

Qu'eût-il pensé si Nissen lui avait révélé l'ampleur de la mission qu'il prétendait imposer au yacht ! Domizlaff ajouta :

— Aucun de nos camarades ne te prêtera son bateau ! Pourquoi ne réquisitionnes-tu pas un yacht français ?

Nissen lui offrit une Player's. Ces cigarettes provenaient des stocks abandonnés par les Anglais à Dunkerque et l'étui d'argent massif qui les contenait éveilla l'intérêt de Domizlaff.

— Quelle belle pièce, murmura-t-il en contemplant un sigle incrusté formé par quatre pavillons de code laqués bleu, blanc et or... Mais, dis-moi, c'est la marque de *Latifa* ? Tu as aussi ramassé cet étui à Dunkerque ?

— No, Sir ! C'est Mike Mason, le commodore du Royal Ocean Racing Club qui me l'offrit quand je naviguais avec lui sur son *Latifa* qui ralliait les Bermudes pour la coupe America.

— Et tu es toujours membre du R.O.R.C. ?

— Yes, Sir !

L'un et l'autre revenaient par coquetterie à la langue anglaise qu'ils parlaient couramment, en gens de mer cultivés, maintenant qu'ils évoquaient leurs relations d'outre-Manche et leurs affrontements sportifs avec les plaisanciers de la Tamise. Dans cette confrontation germano-britannique tenait tout le drame du moment. Ces hommes issus des mêmes races, vivant sur le même continent, les uns et les autres dotés d'une même volonté de puissance et d'un appétit conquérant de même nature, s'affrontaient maintenant à mort au lieu de s'unir pour maîtriser les périls menaçant l'Europe de subversion par la Russie soviétique, l'Amérique judaïque et, plus tard, après la double défaite de l'Angle-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

terre et de l'Allemagne, les masses formidables mûrissant au fond de l'Asie. Au lieu de naviguer sur le même bâtiment, Christian Nissen et le commodore Mike Mason, frères de par la loi naturelle, devenus frères ennemis par la faute de l'orgueil britannique et des maladroites d'Hitler, ne pouvaient plus se rencontrer sur les mers où ils eussent fait merveille associés l'un à l'autre !

C'est ce que Christian Nissen pensait en refermant son étui à cigarettes. Il esquissa un sourire mélancolique et dit à Domizlaff :

— Tu as raison ! Je vais réquisitionner un bateau en France et, j'y pense brusquement : un certain bateau anglais !

L'ami éclata de rire.

— Ah ! tu as toujours eu un sens de l'humour très développé !

Christian Nissen pensait à *Kyloé*. Construit vers 1932 en Angleterre, ce cotre à haut gréement jaugeant 34 tonnes brut et 23 net, mesurait, hors tout, 22,10 m, 4,24 au bau, avec un tirant d'eau de 3,80 m. L'Allemand le connaissait, c'était un bon bateau rapide et marin car, en 1938, il s'était aligné contre lui dans la course-croisière Cowes-Dinard et l'avait jugé plus coriace que les autres anglais *Firebird* ou *Maid of Malhan*. Au cours de sa première tournée de recherche sur les côtes bretonnes, il l'avait repéré, désarmé, dans le port de Paimpol avant de découvrir *Soizic*. Francisé, *Kyloé* appartenait maintenant à quatre Bretons qui ne furent pas sollicités de le prêter à l'Abwehr II, comme Hans Domizlaff son *Dirk III*. Christian Nissen le réquisitionna d'autorité le 25 novembre 1940.

*
*

Il lui faut maintenant l'armer, choisir un équipage en évitant de répéter les erreurs commises avec *Soizic* et *Anni Braz Bihem*. Cette tâche n'exigera pas moins de quatre mois !

D'abord, Nissen retourne sur l'Elbe. Tout en choisissant dans les puissants chantiers d'Ernst Burmester le matériel d'armement prévu, il y découvre Karl Halmann, le gréeur qui avait traversé l'Atlantique d'est en ouest à bord de

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Roland von Bremen pour participer à la course des Bermudes. Un matin du mois de janvier 1941, alors qu'il se trouvait à Hambourg depuis quelques jours, Nissen embarqua sur le bac de Baumwall et rencontra par hasard Heinrich Garbers, le solitaire de l'Atlantique qu'il avait proposé à l'Abwehr II pour commander l'opération que lui dirigeait maintenant et qui portait le nom de code « aubépine ».

Garbers se promenait de long en large sur le quai Nord, respirant cet air qui vient de la côte chargé du parfum des goémons, profitant d'une pause au chantier où il travaillait comme professeur à la salle à tracer. Les deux plaisanciers s'administrèrent une série de bourrades.

— Comment ça va, mon vieux Hein ?

— Mal ! Pas le moindre canot à barrer !

— Eh bien, je t'en offre un ! Veux-tu mettre ton sac à mon bord pour une grande croisière vers l'étranger ?

Garbers ne réclame aucun détail que Nissen, d'ailleurs, ne saurait lui donner, l'opération « aubépine » devant se développer dans le secret le plus absolu. Garbers s'embarque de confiance. Puis, toujours à Hambourg, Nissen se procure sans bruit, auprès de sa petite association « Yacht club du Nord-Ouest », en même temps que divers pavillons de plaisance qu'il hissera en cas de difficultés, un homme auquel il pense depuis longtemps, le capitaine Paul Temme, de la J.K.N. qui périra plus tard en mer aux commandes de son sous-marin. Puis il file à Berlin et en ramène deux champions de régates, célébrités du Wannsee berlinois, Age et Paul Hajo Kutscha. Quelques semaines plus tard, il recrute son homonyme, Age Nissen, peintre de la marine aussi artiste que bon navigateur. Les deux hommes ont en commun non seulement le nom de famille, mais encore quelques milliers de milles parcourus sur les océans. Avec Kuddel, expert dans l'art d'utiliser un fourneau à pétrole pour cuisiner par les plus gros temps, voici l'équipage de *Kyloé* au complet. Les hommes qui le forment n'exhibent pas de diplômes impressionnants et, s'ils les détiennent, ils s'appuient non sur eux mais sur leur expérience de la voile et leur amour incoercible de la mer.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

*
**

La baie de Saint-Malo. Au loin, la mer roule ses vagues sur les plages blondes. On traverse Dinan, amas de pierres grises, clochers, clochetons, érigés sur des remparts dominant la Rance. Dinard. C'est là que Nissen, maintenant effacé par son nom de guerre Hein Muck, a lutté pour la première fois contre *Kyloé*. Il faudra maintenant qu'il lui obéisse absolument, cet Anglais déchu à travers la capitulation française.

— D'où vient ce nom... *Kyloé* ?

Ils discutent longuement et finissent par décider qu'il s'agit d'un prénom de femme ! Nissen est amoureux de la Bretagne, cette Bretagne allongée sur la mer comme un grand vaisseau prêt à larguer ses amarres quand le vieux continent ne voudra plus de lui ; méprisée par les Méditerranéens, ignorée des Germains, riche cependant des plus grandes vertus, mais incapable de les faire valoir, de les opposer aux prétentions des autres peuples qui ne les possèdent cependant pas au même degré qu'elle. Si Christian Nissen occupait la place du Führer, il proclamerait tout de suite l'indépendance de la Bretagne, parce que pays de marins, grand promoteur de rêves, comme lui !

Le paysage d'avant-printemps l'enchanté. Collines couvertes de genêts, mer chatoyante, rochers gris, toits gris posés sur les murs blanchis à la chaux. C'est l'Irlande, mais déracinée, francisée et qui voudrait bien ressaisir son passé de rêve, sa langue, mais n'ose.

Du haut des collines, la grosse Daimler plonge sur Paimpol, se glisse le long des rues étroites et stoppe sur le port d'où les pêcheurs guettent tristement ce large qu'ils n'ont plus le droit de labourer de leurs étraves.

Ils découvrent soudain *Kyloé* bien amarré à quai, de l'autre côté du bassin, un peu gité sur son avant car la mer baisse et le port est asséchant. Impossible de confondre *Kyloé* avec une autre barque, grâce à sa quille assez longue, racée, noblement arrondie ; à sa belle étrave que le bout dehors prolonge harmonieusement, son arrière élané, longuement profilé et, surtout, son grand mât implanté très en

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

avant vers l'étrave, puissant espar qui atteint trente mètres de hauteur et domine les toits des maisons.

Bien avant l'arrivée de l'équipage, des charpentiers commandés par Nissen ont pris possession du yacht. Un désordre affreux règne sur le pont où s'amoncellent scies, rabots, tarières, poste de soudure. En bas, c'est pire car le plancher est enlevé et un peu d'eau saumâtre clapote dans les fonds.

L'équipage se met au travail et ne lâchera plus sa besogne pendant deux semaines. Rien que pour arrimer les vivres apportés par deux camions de l'intendance, Kuddel, le coq, mettra plusieurs jours, sous le contrôle étroit et constant de Christian Nissen. Des mécaniciens allemands, venus de Brest, posent d'énormes réservoirs pour l'eau qui représente la grande inconnue de l'expédition. Emporter pour six mois d'eau douce représente un problème qui s'est rarement posé dans l'histoire de la marine à voile. Faire de l'eau dans un port neutre au cours de la croisière est en effet exclu, car les agents anglais sont à leur poste partout, et relâcher sous leur contrôle équivaldrait à se suicider. Faire de l'eau en mouillant devant une côte déserte relève du jeu de hasard car, sauf exceptions, si la côte est déserte, donc inhabitée, c'est précisément qu'elle est privée d'eau. Etre ravitaillé au large par un sous-marin ne se conçoit pas puisque l'opération « aubépine » est précisément lancée pour éviter de mobiliser les sous-marins !

Christian Nissen fait donc poser quatre réservoirs sous le pont. L'un d'eux occupe presque entièrement la cabine pour invités tribord, interceptant la lumière du hublot. Heinrich Garbers et Kuddel qui l'occuperont ne pourront atteindre leur couchette qu'en l'escaladant et se trouveront laminés entre elle et l'agréable plafond vert ; mais que de beaux rêves ne feront-ils pas, couchés sur une tonne d'eau douce pendant les nuits étouffantes des latitudes tropicales ! Prévoyant, le commandant de *Kyloé* fait gréer un réservoir supplémentaire sur le pont. Et chacun d'entre eux est soudé, rincé, puis rempli avec des minuties exceptionnelles. L'équipage disposera ainsi de trois tonnes d'eau douce qui n'autoriseront pas le bain quotidien !

Quand le vieux gardien de *Kyloé* qui soignait les fleurs

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

de son jardin se présente à bord pour répondre à la question : où sont les voiles ?... il louche vers le grand réservoir de pont, hoche la tête et dit :

— Très grand voyage, capitaine ?

Même au niveau de ce paisible septuagénaire, Christian Nissen est obligé de se couvrir dans toute la mesure du possible. Pour réussir sa croisière, il lui faut compter autant sur le secret que sur des vents et des mers favorables. Il répond avec beaucoup de détachement :

— Oh !... Seulement bateau-école... Mer Baltique..

Puis, éclatant de rire, il désigne le réservoir, fait claquer sa langue et ajoute .

— Pas tank à eau... tank à vin !!! compris ?

Le vieil homme a compris et, à son tour, fait claquer sa langue. Mais cette explication improvisée chemine dans le cerveau du commandant... Tank à vin ?... Pourquoi pas ?.. Il commande alors deux fûts de vin rouge qui resteront solidement saisis sur le pont. La place qu'ils occupent s'appellera plus tard « la treille » et deviendra un lieu de félicité pendant les jours sombres.

La treille possède une place bien déterminée mais point la cambuse. Elle se niche partout. A tribord, sous la banquette en V richement revêtue de peau de porc, les tiroirs sont bourrés de haricots, saumon anglais en boîtes, pommes de terre déshydratées. De la soute aux voiles et filins, on peut extraire aussi, en les brassant, cinquante mètres de saucisson sec. Les caissettes de beurre salé sont gerbées dans tout les coins du bâtiment, même dans le compartiment w.-c. bâbord ! Il est très difficile de loger ses jambes sous la table du carré, un réservoir d'eau douce occupant la majeure partie de l'espace disponible. La cabine de l'ancien commandant, située en arrière de la descente et occupée comme il se doit par Christian Nissen, évoque une boutique de « vins et spiritueux », riche en cognac, armagnac, chartreuse, whisky, gin, bénédictine, présences réconfortantes tempérées par des caisses d'eau de Vichy. Le chef de l'opération « aubépine » semble avoir tout prévu pour huit hommes appelés à vivre la moitié d'une année sans quitter le yacht.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Et les tablettes de vitamines ? demande Hajo Kutsch. Je n'ai pas envie de crever du scorbut !

— Prévu ! Nous avons aussi une grosse réserve de sucre de raisin.

— Ouais ! Ça va pour les calories, pas le scorbut !

Il quitte le bord avec Paul Temme et achète cinquante kilos d'oignons.

— L'oignon rend les hommes aimables et prévient le scorbut ! affirme-t-il en riant.

Une fois *Kyloé* approvisionné, Nissen réfléchit avec intensité sur ce qui peut manquer encore et se tourmente, car il sait que toute carence, insignifiante à terre, prend à la mer une importance dramatique. Mais rien ne manque, sauf le « fret ».

* * *

Dans les derniers jours du mois de mars, une grosse *Horsch* noire et chrome s'arrête sur le quai et le livre : deux hommes et plusieurs sacs gris, aussitôt embarqués avec un luxe de précautions justifié par leur contenu explosif. Le radio s'appelle Emile et l'agent secret Robby. L'un apparaît simple, aimable, un peu effacé, comme déjà dépassé par l'aventure qui le happe et l'autre massif, puissant, redoutable. Emile porte des lunettes et Christian Nissen pense : « Heureux qui ne porte pas de lunettes à la mer ! » Il lui désigne sa couchette, ingénieusement installée dans la coursive bâbord, suspendue au-dessus de l'un de ces élégants sofas recouverts de peau de porc. Robby résidera avec Age Nissen, l'artiste peintre, dans la cabine d'invités, sur tribord, près de la descente.

Tout est maintenant paré, le plein de fuel-oil réalisé, l'excellent petit moteur Gardner de 30 chevaux révisé et le commandant s'impatiente car, déjà, les nuits de printemps s'amenuisent, retirant de plus en plus vite leur ombre protectrice pour une navigation clandestine, surtout dangereuse pendant les 200 premiers milles nautiques. Il attend les inspecteurs de Berlin qui lui donneront le feu vert.

Ils se présentent le 1^{er} avril 1941, à 8 heures du

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

matin (1). Fraîchement nommé enseigne de vaisseau en second, Nissen a revêtu son uniforme flambant neuf pour les recevoir. Vêtus de longs manteaux de cuir bleu, les inspecteurs ne connaissent de toute évidence rien à la navigation à voile et leur inspection se limite à l'examen du grand mât qui les surprend par sa hauteur exceptionnelle pour un yacht de 35 tonneaux. Ils repartent tout de suite dans leur canot. Le moteur de *Kyloé* tourne à la première sollicitation (car, cette fois, rien ne lui manquait !). Une amarre fouette la surface de l'eau et le superbe yacht s'éloigne lentement du quai, pavillon de la marine de guerre claquant au vent. Il est 9 h 10. Quand ils rangent le môle, une fille inconnue du commandant, mais qui l'est peut-être moins de l'équipage, lance un bouquet de fleurs qui vient s'effeuiller sur le pont. Déjà, Paimpol s'amenuise et s'enferme dans l'écrin de ses collines. La fabuleuse croisière commence, secrètement saluée par le « A Dieu vat » des marins, aucun d'entre eux ne songeant au « Hitler, ceux qui vont périr en mer te saluent » qui conviendrait mieux à la situation. Il existe cependant à bord de *Kyloé* un homme capable de défier le destin par ce cri, et qui le ferait sans hésitation si, déjà, les affres du mal de mer ne le clouaient sur sa couchette. C'est Robby, mais les plaisanciers ne le savent pas, Nissen pensant convoyer un simple agent secret, mû comme tous les autres par le goût de l'aventure, l'avidité ou le patriotisme, alors qu'il vient d'embarquer une sorte de monstre sacré.

*
**

C'était un matin comme un autre, un peu frais, sans pluie, avec de la grisaille posée sur les lointains et point trop de brise. Les hommes de Berlin suivaient *Kyloé*, assis dans leur canot à moteur, hausse-col des manteaux de cuir

(1) Les précisions fournies dans ce récit proviennent du journal de bord tenu par Age Nissen en violation des consignes reçues qui interdisaient la rédaction de notes sur la navigation et tout report de position sur la carte. Cette absence de discipline a servi l'histoire tout en démontrant, une fois de plus, qu'il ne faut jamais utiliser un artiste ou un écrivain dans les services secrets!

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

relevé jusqu'aux oreilles pour se protéger. Au large, deux patrouilleurs attendaient le yacht. Une haussière fut tournée à son bord et le remorquage vers l'ouest commença à 11 h 20. L'un des bâtiments tirait, l'autre surveillait. Accoudés aux lisses, les hommes de la Kriegsmarine contemplaient ce yacht qu'ils prenaient en charge et devaient se dire : faut-il être assez farfelu pour naviguer à la voile en pleine guerre ! Ou bien : quand on mobilise deux escorteurs au profit d'une barque de plaisance, ça cache quelque chose... Qui donc peut se trouver à bord de cette baille ?... Le gros Hermann ?... Peut-être le Führer lui-même ?

A 20 heures, alors que tombait le crépuscule, la flottille mouillait par le travers de l'île de Batz. Nuit paisible. On lève l'ancre le lendemain et la navigation reprend en vue de la côte. Les six hommes d'équipage et les passagers du yacht, sauf Robby, s'adaptent rapidement à la vie du bord et Age Nissen, l'artiste, déclare à son homonyme, le commandant Nissen :

— Eh bien ! Pour la première fois, je suis content d'être soldat !

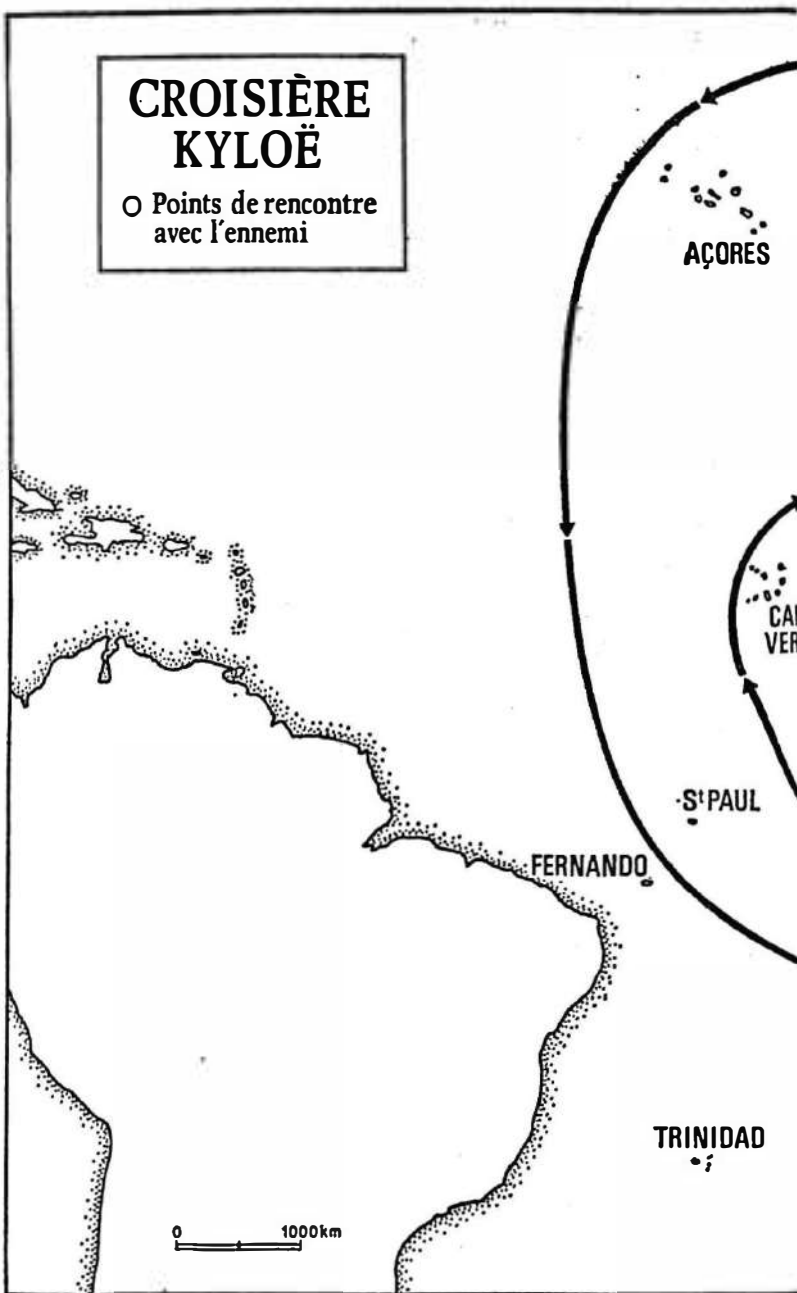
Paroles imprudentes. Quelques minutes plus tard, la D.C.A. des escorteurs ouvre le feu... Pom !... Pom ! Pom !... Les canons à tir rapide crachent sur le grand oiseau vert à cocarde tricolore qui décrit une orbite bien dessinée au-dessus du convoi, un avion anglais qui lâche ses bombes... Une... deux... trois...

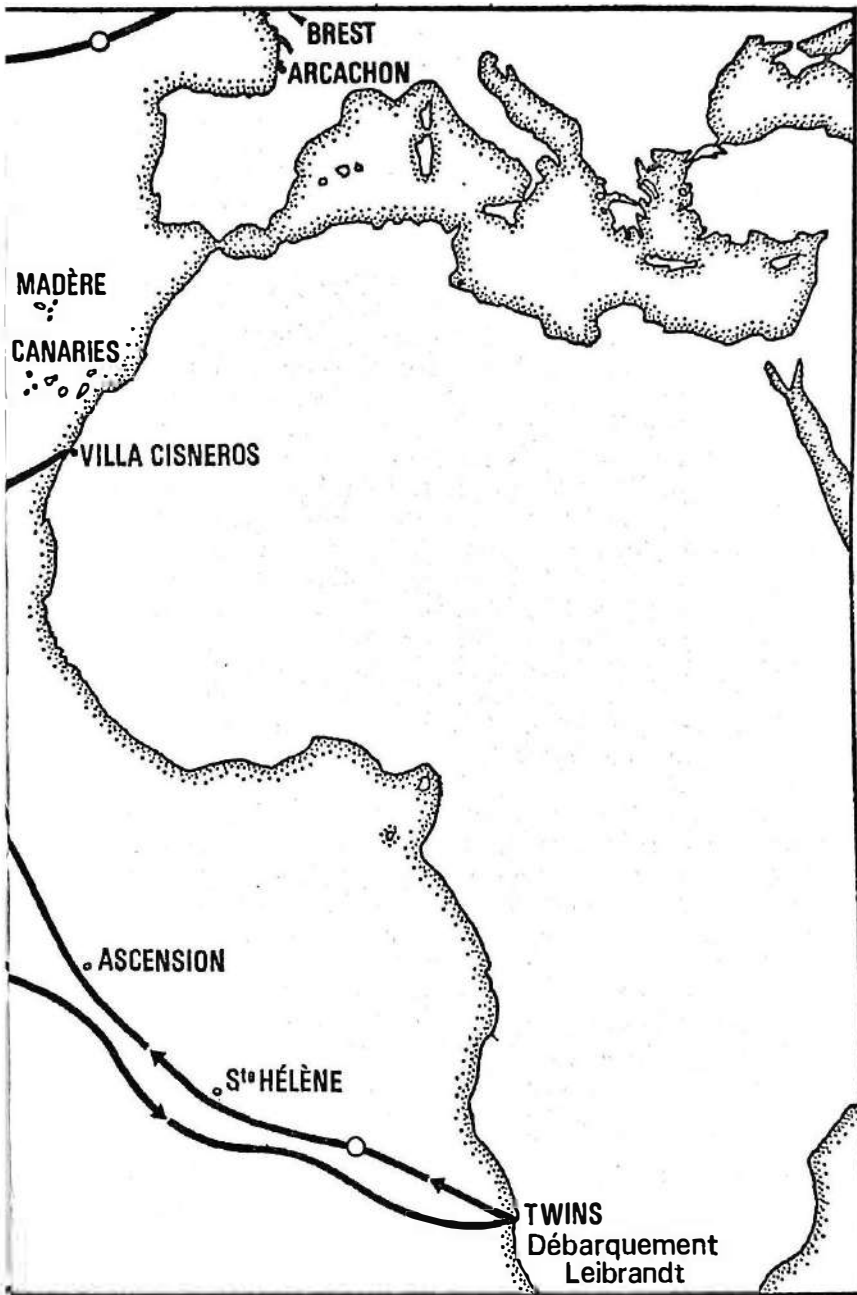
— Trop court ! commente Christian Nissen.

Aussi inefficace que l'avion, la D.C.A. des escorteurs se tait dès que l'ennemi s'éloigne. Il reparait une heure plus tard sous la forme de trois appareils qui se présentent en formation de combat. La D.C.A. de terre appuie cette fois l'artillerie des bateaux. L'affaire se fait plus chaude et, fort inquiet cette fois, l'équipage de *Kyloé* endosse les gilets de sauvetage. Résultats nuls de part et d'autre, mais l'incident justifie la prudence de Christian Nissen car, si on pouvait quelques heures plus tôt se demander pourquoi il mobilisait les escorteurs de la marine jusqu'à Ouessant au lieu de naviguer à la voile, on ne le peut plus maintenant que la D.C.A. vient tout de même de sauver le bateau qui, seul,

CROISIÈRE KYLOË

○ Points de rencontre
avec l'ennemi





BREST
ARCAÇHON

MADÈRE
CANARIES

VILLA CISNEROS

ASCENSION

S^{te} HÉLÈNE

TWINS
Débarquement
Leibrandt

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

aurait constitué une proie facile pour l'ennemi. Le commandant de *Kyloé* tire de sa vareuse l'étui à cigarettes offert par le commodore du Royal Ocean Racing Club et dit à Garbers :

— Mon vieux, les régates continuent, mais j'aimais tout de même mieux le règlement d'avant la guerre !

Et il allume une Players, comme sans doute le pilote de l'avion anglais lorsqu'il regagne sa base !

Le 2 avril au soir, *Kyloé* se trouve en sécurité, amarré sur un coffre à Camaret. Superstitieux, comme beaucoup de marins, Nissen tenait à dérapper de Camaret pour entamer officiellement la croisière, en souvenir de sa première expédition heureuse avec *Soizic*. Les escorteurs, dont les équipages ont invité les marins de *Kyloé* à boire le coup de muscadet à leur bord en bavardant avec eux pour essayer, sans succès, de connaître l'objet de la mission du yacht, l'accompagnent maintenant jusqu'à la tombée de la nuit.

Le 5 avril, à l'aube, le yacht se retrouve seul sur l'Océan, faisant route à 5 nœuds par un vent W.-N.W., force IV. Durant la nuit, le grondement des avions n'a cessé de dominer le frémissement des voiles. Mais c'étaient les escadres allemandes qui partaient bombarder l'Angleterre ou en revenaient. Maintenant le ciel apparaît aussi vide que la surface de l'Océan.

Au cours de la journée, le temps prend une vilaine tournure. La brise vire au S.O. et, à midi, elle atteint la force VIII. Bien que lourdement chargé, le yacht s'élève bien à la lame et répond à la barre. De l'horizon noir montent des grains. Le travail sur le pont devient intense.

— A rentrer le foc !

— A amener la grand-voile !

— A envoyer le tourmentin !

Et, soudain, dès que la voilure est établie pour tenir la cape, la vie du bord balance vers un désœuvrement presque complet. Rien à faire, pendant que *Kyloé*, bien étanche, gémit et grince dans toutes ses membrures, opposant sa plainte aux hurlements du vent déchaîné. Christian Nissen se sent maintenant tout à fait rassuré quant au comportement de son navire, appelé peut-être à affronter

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

des gros temps plus sérieux que ceux du golfe de Gascogne. Il barre paisiblement le voilier fantôme à l'abri du cagnard qu'il a fait gréer avec l'étui de la grand-voile, mais l'oreille dressée vers tout bruit nouveau qui révèle le déplacement d'un objet mal saisi au départ, en bas ou sur le pont. Ami des tempêtes, Nissen est heureux. Cependant, à travers le commandant de *Kyloé*, Hein Muck, responsable de l'opération « aubépine », se pose des questions à propos de Robby qui, affreusement éprouvé par le mal de mer, gémit et gronde en se tordant sur sa couchette.

*
**

Qui était Robby ? Né en 1914 au Transvaal, d'une vieille famille de Boers très éprouvée par la guerre soutenue contre l'Angleterre au XIX^e siècle, dans un milieu de soldats qui connurent les camps de concentration inventés par l'armée anglaise, élevé au South African Military College, devenu célèbre sous le pseudonyme de Wilhelm Kempf comme champion de boxe poids mi-lourd de l'Afrique du Sud, fameux parmi les Springboks, il s'appelait en réalité Robbey Leibbrandt. Une haine historique de l'Anglais le tenaillait depuis l'enfance. Il n'entra pas dans l'armée mais dans la police à Johannesburg. Il avait lu *Mein Kampf* et approuvé l'éloge qu'Hitler y faisait de la boxe comme formation du caractère, première étape vers le surhomme. Il croyait par-dessus tout, comme le chef du peuple allemand, à la légitimité, voire la sainteté de la violence. Les pouvoirs sportifs de l'Afrique du Sud l'envoyèrent représenter son pays aux Jeux Olympiques de Munich en 1936. Il devait y trouver son chemin de Damas. Fasciné par Hitler, il embrassa furieusement la nouvelle religion de l'Allemagne, pressentant qu'elle lui offrait les moyens d'ouvrir cette guerre sainte contre l'Angleterre, dont il rêvait depuis son enfance, perspective qui n'était cependant pas inscrite, bien au contraire, dans la vision du monde hitlérienne. Il plut aux dirigeants du III^e Reich, car ce magnifique athlète, peu doué sous le rapport de la culture classique, correspondait exactement au type d'homme recherché par Hitler. Il représentait encore mieux

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

que ces « jeunes loups » sortant des châteaux de l'Ordre (Ordensburg) et sans qu'on eût besoin de l'éduquer dans ce sens, le héros impavide, incapable de se poser une question remettant en cause le nouvel Ordre. Il couperait donc le cou à l'humanisme partout où il le démasquerait dans son œuvre sournoise de destruction de la race blanche !

Après les Jeux Olympiques il regagna Johannesburg, mais pour peu de temps, et revint se fixer définitivement dans le III^e Reich. Il y attendait l'instant favorable qui le ramènerait dans son pays natal, le poignard justicier dans une main, la svastika libérée et libératrice dans l'autre, afin d'exécuter personnellement le ministre Smuts vendu aux Anglais, traître à la race des Boers et à leur territoire durement conquis et maintenu contre la marée des peuples de race inférieure ! Il avait reçu des cours de politique et de sabotage dans les écoles secrètes de l'Abwehr et s'était embarqué sur *Kyloé* pour accomplir son destin.

Le commandant du yacht ne connaissait rien de son histoire, admirait d'emblée le grand athlète, sa musculature disciplinée, l'harmonie de ses mouvements ; l'œil clair et le cheveu blond du Germanique issu des grands Pays-Bas ; prêt à le traiter en camarade, comme il en usait avec ses passagers des missions précédentes, mais s'il avait deviné à quel point cet homme pouvait être dangereux, pesé son caractère abrupt, ses convictions agressives, son manque total d'entregent, jamais il ne l'eût admis à son bord. Et si Robby s'était révélé sous son vrai jour pendant les premières heures de la croisière, c'est-à-dire le loup conducteur de meutes futures, incapable de s'adapter à la vie concentrationnaire de huit hommes rassemblés sur un tout petit bateau pour un trimestre, sans contact avec le reste du monde, il aurait fait demi-tour pour le débarquer à Brest, ainsi qu'il devait le déclarer ultérieurement.

Mais, pour l'instant, c'est *Kyloé* qui spontanément fait demi-tour ! Démentant les instructions nautiques qui annoncent la prépondérance des vents du Nord, en avril, dans ce secteur de l'Atlantique, les voici qui se mettent à souffler du Sud. Nissen ricane avec amertume et confie à Paul Temme son navigateur :

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— C'est bien le vent du Nord annoncé, mais du Nord Portugal, en quelque sorte !

Kyloé dérive vers le N.E., l'azimut d'où il vient, dans une mer dure et hachée. Un concert de casseroles qui se décrochent et tombent monte du poste avant où Kuddel tente, en vain, de cuisiner quelque chose sur l'un de ses deux fourneaux à pétrole nauséabonds. Le vent souffle à force IX et les lames passent de temps à autre par-dessus le pont. Enfin le lundi, vers minuit, le vent hâle le Nord, puis le N.W. et la mer mollit rapidement. On envoie le foc, puis vers midi la grand-voile et, de nouveau, *Kyloé* tient son ancien cap à 4 nœuds. Le commandant pense qu'à cette allure ils ne sont pas près de sortir du golfe de Gascogne et, le mardi, il envoie les tribordais risquer quelques essais prudents avec le spinnaker. *Kyloé* commence alors à courir et abat 120 milles dans la journée du mercredi 9 avril.

*
**

Le voilier fantôme se trouve maintenant à 300 milles de l'Espagne, à mi-route des Açores que le commandant veut ranger à bâbord. Il a fait établir le grand génois, tandis que le « spi » tire sur l'autre bord et *Kyloé* file 7 nœuds, toutes voiles vibrantes pour la plus grande joie de l'oreille et de l'esprit. Le voici rigoureusement seul sur l'Océan. Depuis Brest, ils n'ont pas aperçu un navire. A tour de rôle, les hommes des deux bordées travaillent dans le gréement, l'esprit aussi libre que s'ils disputaient des courses-croisières au Fastnet ou aux Bermudes. C'est vraiment la belle vie qui, pour eux, recommence !

Les mouvements du yacht, maintenant, épousent ceux d'une houle longue et régulière, rythme qui prédispose au sommeil plus qu'au mal de mer. Le soleil commence à flamber sur le fond de laque bleue d'un ciel débarrassé des nuages nordiques. Dans ce climat de paix retrouvée, on voit émerger de la descente, d'abord un crâne casqué de cheveux blonds comme une statue grecque, puis un torse nu aux épaules façonnées dans le muscle pur, une taille mince, des jambes rappelant les bielles d'acier des locomotives. C'est Robby sortant des profondeurs du mal de mer

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

qui l'a terrassé depuis Brest, mais dont jamais plus il ne connaîtra les affres. Il s'allonge sur le pont, à l'abri du vent et ferme les yeux, comme s'il voulait effacer en lui la présence de l'équipage autour de lui.

Vers midi, un ronflement de moteur alerte les bâbordais en train de régler le « spi ». Ils lèvent la tête et aperçoivent un petit biplan aux cocardes bleu, blanc, rouge, qui ne sont pas celles d'un Anglais, mais d'un appareil rallié à de Gaulle. Comment a-t-il pu atteindre un point si éloigné de la côte d'Espagne ? Mystère. Alerté, Nissen a bondi sur le pont et l'observe. Pas besoin de jumelles car, à 100 mètres d'altitude à peine, il décrit un large cercle autour du bateau. On distingue le passager en train de braquer un appareil de prises de vue sur *Kyloé*. Pour répondre à cette curiosité bien dangereuse, le commandant fait envoyer le pavillon des Etats-Unis... On ne mitraille pas un yacht des Etats-Unis d'Amérique naviguant à la plaisance ; on le salue par un battement d'ailes en enviant ces milliardaires qui, peut-être, sont en train de cueillir les joies d'un tour du monde à la voile. Nissen distingue parfaitement les signes amicaux envoyés par l'observateur de l'avion et lui répond dans le même style quand...

Robby avait disparu en apercevant l'avion. Il reprend pied sur le pont maintenant, armé d'une mitrailleuse, juste à l'instant où, fort heureusement, l'appareil fait demi-tour et s'éloigne, cap au N.E.

— Vous êtes fou ? crie le commandant qui, lourd de soucis, pense que l'avion gaulliste pour dénué d'intentions agressives qu'il soit, a tout de même pris des photos de *Kyloé* ; qu'il déposera de toute manière un rapport de mission appelé à passer par les services secrets anglais, puis ceux de la Navy, fort capable d'envoyer quelque patrouilleur vérifier l'identité de cet insolent yacht naviguant à la plaisance en temps de guerre. Et Nissen connaîtra cette minute de vérité qu'il redoute depuis qu'il barre des voiliers fantômes... Un navire rapide qui monte sur l'horizon puis met en panne à moins d'un demi-mille... Le canot qui s'en détache et vient en couple... la perquisition... la fin de l'aventure...

Profondément troublé par l'attitude de Robby, le com-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

mandant rassemble l'équipage en fin d'après-midi et lui rappelle les consignes de sécurité... Dès que le risque d'une perquisition se présente, le trésor en dollars, les brosses à dents et stylos explosifs de Robby, ses « timers » pour commander les bombes à retardement, tous les fusils, mitraillettes et revolvers, les deux postes émetteurs radio d'Emile, enfermés dans des sacs lestés pour couler immédiatement, doivent être jetés à la mer, à contre-bord de l'Anglais. Robby grince des dents et crie :

— Jamais ! Moi je mitraille le canot, puis nous abordons le croiseur pour attaquer l'équipage ! Comme autrefois, les Gueux de mer de ma race !!!

Christian Nissen se demande si cet homme est fou ou campe un personnage dont, à la dernière minute, il ne tiendra pas l'emploi. Mais, les plis du front, les yeux étincelants, la fermeté de la voix démentent l'une et l'autre de ces hypothèses. En cas de rencontre avec l'ennemi, tous périront pour et par ce Robby de malheur !

— Votre plan est stupide, gronde le commandant, a-t-on jamais vu un yacht prendre un croiseur à l'abordage ?

— On l'a vu, monsieur le Voorloper (1) !

Quand il est en colère, Robby laisse tomber dans le cours de ses phrases allemandes, des mots et des injures de sa langue natale, l'afrikaan... On l'entend gronder, pendant qu'il regagne sa cabine, des mots mystérieux pour l'équipage et, fort heureusement aussi, pour le commandant :

— Verdomte kerl !... Voetgangle !... Skellum (2) !...

Ebahis par cette sortie, les équipiers se retirent soucieux, la tête basse.

*
**

La brume s'est levée dans la soirée. La lune en son plein éclaire ses profondeurs et *Kyloé* semble naviguer entre deux eaux, sur un océan qui n'est plus de ce monde, ou suspendu au ciel, à des nuages évanescents en provenance des paradis perdus. Une poésie intense transfigure la nuit. De sa voix un peu rauque, Garbers entame ses plus beaux

(1) Conducteur de bœufs.

(2) Maudit garçon... Larve de sauterelle... Coquin...

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

lieder... La bordée de quart l'accompagne en faux bourdon et empêche de dormir la bordée de repos qui l'agonit d'injure quand elle regagne ses couchettes. Personne finalement ne dort et tout le monde, sauf Robby, se retrouve sur le pont pendant que *Kyloé* se glisse à travers la brume à 150 bons milles au nord de San Miguel des Açores... C'était aujourd'hui l'anniversaire de Paul Hajo Kutscha... La visite de l'avion, la dispute entre Robby et le commandant n'ont pas permis de le fêter comme il convenait. Il s'agit de rattraper le temps perdu. On se rassemble donc autour de la treille — ces deux tonneaux de vin saisis sur le pont — et, après quelques libations, Ajo Kutscha se produit dans son répertoire, pour la première fois depuis l'appareillage... Avec *Une petite cigarette*, de Greta Keller... *J'ai deux amours* de Joséphine Baker. Les cœurs simples de ces marins fondent en toute crédulité, puis s'évadent plus haut car ils sont allemands, à travers Mozart, Beethoven, Brahms et Strauss dont le gramophone brasse les thèmes les plus fameux. Après boire, il faut bien parler politique ! On en discute, sans hargne, car les convictions qui s'opposent manquent de fond, n'émergent qu'à fleur d'esprit, la seule vraie conviction qui les poigne restant leur amour commun de la voile et de l'Océan qui, lui, ne souffre pas la discussion.

Robby qui ne trouve pas le sommeil sur sa couchette, les écoute avec attention. Tout à l'heure, quand Hajo Kutscha a poussé la chansonnette dans le sillage de Joséphine Baker, un accès de fureur l'a soulevé. Comment osait-il évoquer, à bord d'un navire de guerre de la marine allemande, cette demi-nègresse, représentante d'une humanité inférieure, et cependant toujours menaçante pour un Boer implanté comme lui en pleine négritude ! Il a bien eu l'intention de se lever, d'aller contraindre au silence ce profanateur à l'aide d'un petit crochet du gauche, puis a renoncé. Les séquelles du mal de mer ne lui permettent pas encore de retrouver toute sa combativité. Il s'est laissé retomber sur sa couchette, a prêté l'oreille aux discussions de l'équipage. Il comprend maintenant que ces marins ne sont pas d'accord entre eux sur les problèmes et les événements qui bouleversent aujourd'hui la terre. Il n'existe aucun natio-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

nal-socialiste parmi ces hommes. Robby grince des dents, comme un chacal du « Welt » sud-africain... Comment peut-on être allemand et ignorer ou nier le plus grand génie du siècle, alors que lui, Afrikander sans culture, reconnaît à travers lui l'existence de Dieu, un dieu rajeuni proposant enfin une religion de l'homme prenant conscience de sa grandeur originelle ? Le voici désormais coupé de cet équipage d'hérétiques qu'il accablera de son mépris jusqu'à la fin.

De son côté, l'équipage ne porte aucune estime à ce passager. Dans le journal de bord tenu clandestinement par Age Nissen, on relève la note suivante :

« Temps calme et chaud. Petite brise. Robby refuse d'obéir au commandant. Réclame contre ses procédés autoritaires devant le risque de capture par un navire ennemi. Prétend être en dehors des lois de la guerre en tant que Boer. Il refuse de remettre au chef du bord ses armes, matériel de sabotage, papiers, argent au moment où il en exigerait l'immersion. La punition immédiate de Robby, soldat allemand engagé comme tel avant l'expédition et se trouvant aux ordres du commandant, est inapplicable par suite de l'exiguité exceptionnelle du bord. En considération du fait que, pour la première fois de sa vie, il se trouvait sur un aussi petit bâtiment, et en tenant compte de son mal de mer prolongé qui pouvait lui avoir déclenché une psychose contre le bord, un délai de réflexion de trois jours lui a été accordé avec un avertissement : retour à Brest en cas de nouveau refus d'obéissance... Garbers a attrapé quatre tortues de mer vivantes. »

Kyloé se trouve maintenant encalminé. Rien d'autre à faire que progresser au moteur, à toute petite allure, car si on trouve du vent à la mer, trop parfois, jamais on n'y rencontre un distributeur de gas-oil. La voile qui pend, lamentable, n'exigeant aucun travail, l'équipage se distrait comme il peut. Hajo et Paul Temme ont d'abord essayé de capturer les tortues par une approche en canot pneumatique ; prenant des risques inutiles, l'embarcation risquant de chavirer sous le poids de ces monstres. Mais, dormant à la surface de l'Océan, ils se réveillaient et plongeaient heureusement avant de se laisser cueillir par une épuisette

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

ridicule. Les marins ont changé de méthode. Heinrich Garbers s'est installé sous la sous-barbe de *Kyloé* qu'il dirige à petite allure sur les bêtes par des commandements à bras pour le timonier. Puis il les cueille tout simplement au passage... Une... deux... cinq... Les voici en train de ramper sur le pont et il s'agit maintenant de les sacrifier pour le compte de Kuddel, le coq, qui en tirera de succulents bouillons. Mais comment procéder ? Les instructions nautiques restent muettes sur ce point particulier.

— J'ai entendu dire, par de vieux marins, qu'elles aimaient la musique et sortaient la tête lorsqu'elles l'entendaient, affirme Emile, le radio du Boer qui n'a pas échangé dix mots avec son chef depuis l'appareillage.

— Essayons ! admet Garbers.

Rassemblé autour des tortues, l'équipage leur offre un concert d'harmonica. Vainement. Dès qu'on les approche, elles rentrent la tête avec la vivacité d'un serpent regagnant son trou. Ils devront découvrir par eux-mêmes le procédé d'exécution, tâtonneront longtemps, mais finiront par réussir. Il suffit d'accrocher la tortue à une vergue, la tête en bas pendant plusieurs heures. Elle ne la rentre plus, une fois prise l'habitude de cette position et on peut la trancher d'un seul coup de couteau bien affilé. Le pont du yacht ruisselle de sang mais, de ce carnage, sortira une merveilleuse soupe capable de faire oublier les conserves d'origine anglaise.

Elle est servie en grande pompe le 13 avril. Il faut se hâter de la déguster, car une zone de basse pression prend le voilier en charge et le voici de nouveau à la cape par un vent du Sud de force VII à VIII, temps froid et grains. *Kyloé* souffre dans une mer agitée, roulant beaucoup. On a envoyé un foc minuscule, un « moucheron » sur l'étai arrière comme voile d'appui, le point d'écoute vers l'avant, mais cela ne change pas grand-chose à cause de fortes lames qui courent l'une après l'autre. Cette fois, l'irascible Robby domine le mal de mer. Seul, l'inconnu apparaît redoutable. Maintenant, il connaît !

Dans la nuit du 15 avril, le vent fraîchit du S.E., *Kyloé* atteint 9 nœuds et laboure l'Océan en fonçant vers l'ouest. Puis, il faut amener la grand-voile et poursuivre

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

sous le tourmentin. C'est le jour de Pâques, quelqu'un en fait l'annonce et l'équipage se rassemble tant bien que mal pour une « gross rigolade » autour de « la treille ». Invité, Robby est resté enfermé dans sa cabine.

Vers midi, on revient encore à la cape sous de puissants grains du Sud. Cette fois, foc et tourmentin restent envoyés avec le foc bordé à contre selon la vieille méthode. Un peu plus tard, après des essais infructueux d'ancre flottante, il faut ariser les deux voiles. La pluie crépite sur le pont. En bas, l'air devient irrespirable et l'humidité ruisselle sur les cloisons. Néanmoins, le loch dit que *Kyloé* vient d'abattre ses 150 milles ce jour-là.

Le 16 avril, le vent s'évanouit doucement après être passé du Nord à l'Est, pour revenir finalement au Sud et S.-S.W. Pendant une heure, le matin, on envoie tout de même la grand-voile, mais elle reste à battre sans efficacité et la marche économique au moteur est reprise. *Kyloé* se glisse sous des Sinai de nuages amoncelés en couches multicolores d'un effet superbe et chacun pense, sauf Robby sans doute, que cela vaut la peine de se risquer au milieu de l'Atlantique, sur un aussi petit bateau, pour atteindre à ce niveau de splendeur du monde.

Atteint de claustrophobie, le Boer apparaît de plus en plus sombre. On l'entend jurer dans sa cabine :

— My aarde!... Foei!... God here Jesus (1)!...

En règle générale, les Boers jurent peu sous la contrainte de l'Ancien Testament restée vivace ; leurs ancêtres, eux, qui le prenaient tout à fait au sérieux, ne juraient pas du tout. Mais Robbey Leibbrandt appartient aux jeunes générations, et, plus particulièrement, au national-socialisme qui a démythifié les Saintes Ecritures ; aussi jure-t-il effroyablement. Mais le pire est contenu dans ses silences. Le voici un autre jour étalé sur le pont, muet, le ventre exposé au soleil. Non loin de lui Emile, son radio, lit *Don Quichotte*, volume extrait de la petite bibliothèque du bord. Le commandant Nissen vient à passer, marchant vers la proue où Garbers, assis sur une baille retournée, est en train de

(1) Grand Dieu!... Quelle vacherie!... Nom de Dieu!...

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

recoudre le foc. Robby l'arrête et, désignant Emile du doigt, gronde :

— Voorloper !

Il n'appellera plus désormais le commandant que : conducteur de bœufs !

— Voorloper, je vous prie de jeter le plus tôt possible cet homme à la mer !

— Votre radio ?

— Ce n'est pas mon radio mais un traître, une jou slet... jou bliksem... poes Poepol... Rinkal (1).

— Mais je dois le débarquer avec vous !

— Jamais ! Si vous faites ça, je le descendrai aussitôt à terre ! Je n'en veux pas !!!

La hargne de Robby s'est cristallisée sur le radio de l'opération « aubépine », en toute injustice pour cet Allemand du Sud, aimable, bien élevé ; mais aussi avec réalisme, car Emile parle bien l'italien mais pas un traître mot d'anglais. Le terrible Boer a mis le doigt sur la plaie qui ronge les services secrets allemands, cette incroyable légèreté qui projette un agent secret dans un pays dont il ne parle pas la langue. Que deviendra-t-il en Afrique australe, ignorant tout de l'anglais ou de l'afrikaan, sinon une charge insupportable, puis un danger majeur pour le chef de l'expédition ?

— Ce n'est pas mon affaire, réplique Christian Nissen, moi je vous transporte et vous dépose au point convenu. Le reste ne me regarde pas.

— Oui, ricane Robby, vous êtes un Voorloper !

— Mais ce qui me regarde, reprend le commandant, c'est de savoir si oui ou non vous allez vous soumettre à la loi du bord !

— Jamais !

— Les trois jours de délai accordés sont écoulés !

— Je m'en fous !

Le soir, retiré dans sa cabine, qu'une simple cloison sépare de Robby, le commandant entend gronder le loup africain. En préparant l'opération « aubépine », Christian Nissen prévoyait toutes les situations possibles, sauf celle-

(1) Salope... fumier... sale con... serpent venimeux...

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

ci, cette présence à bord d'une véritable bête féroce. Il pensait : équipage, le mauvais sort lui répond maintenant : passager ! Quel mal il s'était donné pour rassembler des marins de haute valeur, bien connus de lui, condition première pour réussir une croisière de cette envergure du point de vue de la navigation à voile, mais aussi sur le plan humain plus complexe, exigeant que règne un minimum d'harmonie entre huit personnalités partiellement divergentes, probablement confinées pendant six mois dans une coque de 35 tonneaux de jauge brute ! Un seul homme compromettait tout, et pas n'importe quel homme, mais celui-là même qui représentait la figure de proue de l'expédition, un homme qu'Hitler envoyait personnellement à Pretoria pour faire basculer le dominion britannique dans le camp de l'axe Rome-Berlin ! Nissen tournait et retournait le problème sur l'écran de son insomnie et n'en découvrait pas la solution.

L'aube du 17 avril surprit *Kyloé* de nouveau encalminé, la bôme battant cruellement d'un bord sur l'autre. L'inaction permettait à son commandant de conférer avec les hommes d'équipage. Il leur posa la question essentielle, simple et brutale. Devait-on faire demi-tour, rallier Brest et s'y débarrasser de ce nazi de malheur, ou poursuivre ? Chacun examina le problème sous l'angle de sa passion. Comment Nissen eût-il pu s'attendre à ce qu'une équipe aussi éprise de voile acceptât de rebrousser chemin, à l'instant où la croisière entrait dans la phase des splendeurs, alors qu'à chaque instant *Kyloé* pouvait capter les alizés dans ses voiles et labourer l'Atlantique-Sud jusqu'en vue des côtes brésiliennes pour piquer ensuite sur l'Afrique australe ?... Que dirait-on du petit rafiote, des rives de l'Elbe à Bordeaux, qui s'en serait aller flairer les grands alizés pour faire demi-tour, après avoir pêché quelques tortues, et rentrer au port ? La réponse fut unanime : à naviguer !

Le sort de Robby, lui, tenait dans ces quelques lignes couchées par Age Nissen sur son journal de bord :

« Légères brises instables. Bien que Robby ne se soit pas conformé à l'ordre du commandant dans les délais fixés, l'équipage s'est prononcé pour une poursuite de la croisière du fait que Robby, malgré sa rébellion, pourra

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

effectuer sa mission avec succès, compte tenu de sa haine agissante contre les Anglais. Pour assurer la sécurité du bateau en cas de danger ou d'arraisonnement de *Kyloé*, le commandant a donné l'ordre à deux hommes de l'équipage d'exécuter éventuellement Robby et de faire disparaître son corps. Nous avons tous reçu des armes à feu en vue d'une telle action. »

Les hommes, désormais, manœuvraient avec des poches déformées par les lourds pistolets Mauser. Toutes les conditions étaient maintenant réunies pour que le paisible *Kyloé* inscrive son nom dans les grandes tragédies de la marine à voile, car on n'abattrait pas facilement le redoutable Boer qui ne montait jamais sur le pont qu'armé lui aussi, mais d'une bouteille Thermos prévue pour faire sauter l'immeuble où s'abritait, à Pretoria, le Premier ministre Smuts.

*
**

Depuis le 18 avril, les vents se sont établis du Nord, force IV et V et ensuite du Nordet. *Kyloé* gronde à pleine puissance sous son spinnaker et son foc ballon. Cela ressemble de plus en plus à l'alizé mais n'est pas encore tout à fait lui. Le 19, le Nordet souffle régulièrement à force IV et la température s'élève. L'équipage change de tenue. Les couleurs vives apparaissent sur le pont. Le dimanche 20, le commandant offre une bouteille de champagne à ses équipiers.

— A la santé de l'équipage !

En écho, répondent les injures de Robby qui, d'autorité, a pris la barre pour s'entraîner à la navigation à voile ; sans risque pour *Kyloé* à ces allures portantes. Robby maintient ses distances avec le « Voorloper » Nissen.

— Jou lui !... Loop na die hel (1) !...

L'alizé mûrit lentement sans encore donner quelque chose de parfait, la brise se tient mollement au N.W. sans varier, le ballon et le spi tirent toujours comme un équipage de bœufs. C'est enfin la bonne vie ! Kuddel qui, depuis l'appareillage, préparait plus souvent des pommes

(1) Verminel ! Va te faire foutre !

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

de terre en robe des champs que des ortolans, en raison des mouvements du bateau, annonce aux garçons :

— Ce soir, vous aurez des crêpes !

L'équipage a retrouvé sa cohésion mais, surtout, sa confiance en lui depuis que tous les marins font bloc contre le dangereux passager. Robby Leibbrandt ne l'ignore pas.

Le 21, la navigation devient plus facile et belle. L'Océan prend une couleur bleu sombre, presque noire, et les paquets d'algues se promènent en surface comme des îles qu'une faux mystérieuse aurait coupées des grands fonds pour les laisser partir vers de nouveaux rivages. Le soleil rôtit le pont de *Kyloé* qui file 7 nœuds en se prélassant sur les vagues, aussi longues et quètement ondulées que les monts d'Arée en Bretagne. Même temps le 22, avec une brise qui hale du Nord à l'Ouest sans dépasser force II, mais permettant cependant au yacht de réaliser une touée de 130 milles. Mais 1 600 milles restent à couvrir pour trouver l'équateur, ce qui pour ces plaisanciers de la voile, représente plus de deux fois la course-croisière du Fastnet. Ils profitent de la situation paisible pour nettoyer les petits fonds, refaire l'arrimage des caisses. Installé sur le pont, le commandant qui connaît tout des voiliers fantômes, recoud des voiles déchirées. Il attrape aussi des coups de soleil !

Kyloé s'installe dans ce voyage de rêve qui semble disposer de l'éternité pour se découvrir une finalité raisonnable. Il n'y a pas de motif pour que ce grand élan à naviguer abandonne un jour l'équipage. On le retrouvera peut-être après la fin de la guerre, dix ou vingt ans plus tard, errant sur les mers, avec l'équipage fantôme du Hollandais volant ; son capitaine en grand-peine d'âme à la recherche du salut et son passager wagnérien, toujours sur le point d'exécuter le ministre Smuts, et toujours frustré dans l'accomplissement de sa mission. Christian Nissen semble paré pour cette échappée hors du temps et il a tout prévu pour maintenir un moral de fer chez ses équipiers, même s'ils doivent naviguer de siècle en siècle.

Le mercredi 23, à midi, il fait donc paraître le premier journal de l'opération « aubépine », c'est-à-dire qu'il extrait

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

de sa cabine un numéro de *La Vie parisienne* et l'offre à l'équipage... Schoen ! Mademoiselle Française... Fic, fic... Oh ! la, la... Tous les marins du monde connaissent les mêmes nostalgies de la terre. Les yeux s'allument. Des mains sales caressent le papier. Les doigts pincent les filles nues, après trois semaines de mer seulement... Mais qu'advient-il dans cinq mois ? Cet espace-temps sera comblé car, passant par Paris, le commandant n'a pas oublié d'acheter tout un stock de vieux magazines licencieux et, désormais, chaque mercredi à midi précis, paraîtra un numéro inédit de l'hebdomadaire de bord que l'équipage se disputera pour combler sa nostalgie des amours perdues. On ne saurait penser à tout, affirme le proverbe. Christian Nissen, lui, avait non seulement pensé à tout, mais au-delà de tout, à l'inutile, c'est-à-dire à l'indispensable !

Le même jour, à 17 heures, le bâbordais de veille crie :

— Ça y est, on est cocu ! Navire en vue, un quart sur l'avant !

Toutes les jumelles sortent des étuis et découvrent les deux cheminées d'un vapeur émergeant progressivement de l'horizon. C'est le premier qu'on rencontre depuis vingt jours. Endurci par les rencontres précédentes, Nissen ne s'émeut pas outre mesure et commande au timonier :

— Viens un quart sur tribord !

Et il envoie la bordée raidir le gréement en fonction de la nouvelle route. Il préfère perdre vingt-quatre heures plutôt que de risquer la confrontation avec un navire inconnu, peut-être neutre, peut-être aussi ennemi. Il a noté le geste des marins armant discrètement leurs pistolets. Il sait maintenant que toute rencontre avec l'Anglais sera mortelle. En laissant Robby libre de ses mouvements, il provoque la perte du bateau ; en le faisant exécuter à temps, il joue sa propre tête, car Hitler admettra difficilement qu'un enseigne de vaisseau en second ait délibérément supprimé un homme chargé par lui de porter la révolution nationale-socialiste en Afrique australe !

Lentement, les cheminées du bateau s'enfoncent dans l'Océan car les routes des deux bâtiments divergent depuis

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

la manœuvre ordonnée par Nissen. A la tombée de la nuit, la menace a complètement disparu. Paul Temme, le navigateur, calcule rapidement le nouveau cap à tenir pour sortir au plus tôt de la « grande route » des vapeurs dans laquelle ils viennent de s'engager.

Le lendemain, *Kyloé* se trouve en plein dans l'alizé du N.E. sous un soleil éblouissant. Mais, pour un petit voilier de 35 tonneaux, il n'en va pas comme à bord des cap-horniers d'autrefois qui s'installaient dans ce courant porteur vers l'Amérique du Sud et y trouvaient la paix en raison de leur tonnage. La brise, très fraîche, souffle parfois à force VI pendant des jours et des jours, soulevant une houle longue et haute qui n'accorde pas au yacht une minute de repos. Les milles nautiques tombent avec l'hélice du loch au prix d'une grande fatigue pour le bateau et son équipage, mais ils tombent à raison de 200 par vingt-quatre heures ! Rapidement, la ligne se rapproche. Les nuits deviennent sublimes, à l'image que les poètes se font de Dieu, ouvertes par des millions d'étoiles sur ces espaces infinis qui les effrayent. La Grande Ourse, nuit après nuit, descend sur l'horizon ; tandis que de nouvelles constellations, dont la Croix du Sud, rappellent à l'artiste du bord, Age Nissen, le sonnet fameux de José Maria de Heredia qu'il connaît bien :

*Ou, penchés à l'avant des blanches caravelles,
Ils regardaient monter, dans un ciel ignoré,
Du fond de l'Océan des étoiles nouvelles.*

C'est devenu une tradition à bord de *Kyloé*, chaque fois que se dessine un beau spectacle, de jour ou de nuit, quelqu'un se penche sur la descente si Age Nissen se trouve sur sa couchette, et crie, sans égard pour l'heure avancée et le repos du marin :

— Age, viens voir le clair de lune... Age, grimpe en vitesse, il y a le rayon vert... Age, ça vaut un dessin. Age, viens prendre une photo...

Mais, pendant l'une de ces nuits qui les rapproche de la ligne, alors qu'il apparaît sur le pont, répondant à une invitation qui parle de clair de lune et d'une pluie d'étoiles,

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

il reçoit le contenu d'une baille d'eau sur la tête ! Ce sont les équipiers appelés à recevoir le baptême au passage de l'équateur, Heinrich Garbers, Emile et Hajo Kutscha qui se vengent par anticipation des sévices que Neptune exercera sur eux avant de leur remettre les diplômes que, justement, Age Nissen prépare !

Au matin du 28 avril, on aperçoit encore un vapeur défilant à contre-bord, au loin, à demi masqué par des brumes qui annoncent la fin de l'alizé N.E. et l'approche du « pot au noir ». La visibilité apparaît si faible que le commandant maintient sa route. Le 29 et le 30 donnent des touées de 190 et 205 milles nautiques. Pour la dernière fois, le Nordet souffle à toute puissance et ronfle dans le tourmentin. Puis, le 1^{er} mai, la brise s'évanouit progressivement, vire à l'Ouest, comme prévu par les instructions nautiques. Les journées de grande course rapide sont achevées et tout à bord redevient paisible. Le lendemain, souffle une faible brise d'Est et le soleil darde du haut d'un ciel pur. Portant pour tout vêtement un chapeau de paille, commandant, équipage et passagers se laissent dorer. Mais, dans l'après-midi, un monde de nuages noirs s'établit et plombe au-dessus de leurs têtes, la brise revient au S.W. et *Kyloé* plonge dans les cataractes de pluie, prenant des grands coups de gîte sous le poids des rafales. Pendant qu'il poursuit courageusement sa route avec l'aide du tourmentin, de la trinquette et du foc, une colonie de nudistes occupe le pont. Le bain attendu fiévreusement depuis un mois enfin s'offre, cinglant et merveilleusement tiède. Rugissements de joie. Cris barbares. Sous l'effet du savon énergiquement manié, les ruisseaux de crasse s'écoulent vers les dalots. On lave son linge sale en famille, avec l'appui des plaisanteries de rigueur, les réparties salaces puisées dans l'étude du journal hebdomadaire. Puis le grain passe, laissant derrière lui cinquante litres d'eau douce que le commandant a fait recueillir dans les prélarats tendus.

Le 2 mai, par une journée brûlante et pauvre en brise, *Kyloé* n'abat que 100 milles malgré l'appoint du petit

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

moteur Gardner. A 16 h 30, un nouveau grain plonge le bateau dans les lames jusqu'aux hiloires ; foc et trinquette vivement amenés, car il vaut mieux amener trop tôt que trop tard ! Tels sont les caprices du « pot au noir ».

Passage de la ligne le 4 mai. Neptune apparaît et baptise avec le cérémonial habituel. Heinrich Garbers avale héroïquement un mélange d'eau salée, vinaigre, potage Maggi, moutarde, cacao, poivre et porto. Emile, le radio, prend le visage d'un condamné à mort pendant qu'on lui coupe les poils du ... mais il survit ! Hajo Kutscha aussi, mais il porte maintenant une superbe Croix du Sud que la tondeuse a dessinée dans sa chevelure. Neptune, qui lançait ses proclamations en dialecte hambourgeois, ressemblait beaucoup à Paul Temme, malgré son visage noir, son premier assistant à Robby (comment a-t-il accepté de participer à la cérémonie ?) et l'autre ne pouvait être que Kud-dél, du fait de son repli rapide vers le poste avant où mijotaient les petits plats devant suivre la mascarade.

*
**

Après le passage de la ligne, s'ouvre une période décevante. *Kyloé* doit remonter au près dans l'alizé du S.E. et les distances journalières parcourues restent faibles. Les grains se succèdent. La moiteur de l'air éreinte l'équipage qui, dans la soirée du 6 mai, alors que l'ombre déjà pèse sur l'Océan, aperçoit tout à coup une vive lueur qui flambe puis s'éteint dans le Sud... Fusée lancée par des naufragés?... Signal émis par un escorteur de convoi?... Qui pourrait répondre à ces questions angoissantes ? Le poste récepteur de radio est tombé en panne et se trouve aux mains d'Hajo Kutscha qui le bricole. Impossible d'éclairer la situation en captant les émissions des navires à la mer. Rien n'apparaît de nouveau sur l'horizon, mais le commandant change de cap, prévoyant comme toujours le pire.

Le 7 mai ramène l'alizé du S.-S.E., mais les brises restent faibles. Grains. Le moral, en même temps que la santé de l'équipage, baisse. Nissen l'artiste fulmine contre l'hebdomadaire de la mission « aubépine » dont le succès, cependant, s'avère de plus en plus vif, et il prétend lui opposer « le magazine du bon goût » qu'il rédigerait si sa

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

santé le lui permet. Il se prétend en effet malade, mais cette maladie disparaît aussitôt que Christian Nissen, faisant fonction d'officier de santé, lui applique la thérapeutique cognac.

Les grains se succèdent, traînant derrière eux des mers si dures que le travail de la coque finit par compromettre l'étanchéité de l'un des réservoirs d'eau douce. En se couvrant de précautions multiples, l'équipage en transfère le contenu dans les réservoirs intacts sans réussir cependant à sauver la totalité du volume de cette eau plus précieuse que le sang. Heinrich Garbers rive avec talent la caisse à eau défaillante pendant que Hajo Kutscha osculte le poste de radio muet. Rien ne va plus ! Le cap suivi en fonction des vents dominants n'apparaît jamais favorable. On dirait que *Kyloé*, parvenu dans les eaux américaines, ne peut plus s'en évader pour faire du S.E. vers l'Afrique australe. Aucune erreur de navigation n'a été commise, Paul Temme s'étant strictement conformé à la tradition des voiliers de la course du thé ou de l'opium, les « lime-juicers » allant capter l'alizé du N.E. en plein Atlantique pour gagner l'Amérique, se confiant ensuite à l'alizé du S.E. pour doubler le cap de Bonne-Espérance. Il n'existe point d'autre manière de naviguer.

Un matin, Robby barre *Kyloé* et Christian Nissen, qui jette en passant un coup d'œil sur le compas, s'aperçoit que le Boer a changé d'amure et fait route plein Est, sans que le lit du vent se soit modifié.

— Qu'est-ce qui vous prend ? gronde-t-il. C'est Paul qui vous en a donné l'ordre ?

La fureur du Boer éclate.

— C'est moi, monsieur le Voorloper ! Moi je rallie l'Afrique et pas l'Amérique ! J'ai compris où vous vouliez en venir ! Vous êtes en train de conduire le bateau vers La Plata pour l'interner en pays neutre et y attendre tranquillement la fin de la guerre en fumant votre cigare ! Avec moi, ça ne marche pas ! Moi, je vais à Pretoria pour exterminer les traîtres et faire la révolution nationale-socialiste ! Donc, je tiens cap à l'Est et ce bateau fera de l'Est tant que j'en tiendrai la barre !!!

Robby Leibbrandt n'est pas un marin, surtout un marin

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

de la voile ; sa bonne foi est évidente car il ne sait pas qu'un voilier ne reste pas éternellement aux allures portantes et qu'il lui faut souvent tirer des bords. Il ne comprend pas pourquoi les voiles fasseyent, pourquoi le yacht n'avance plus quand il modifie de sa propre initiative le cap donné. Devant cette nouvelle difficulté créée par le monstre sacré dont il dépend, Christian Nissen renonce à lui fournir des explications et décide qu'il ne prendra plus la barre. Mais, pour l'instant, on ne saurait la lui retirer des mains, car il a posé son pistolet mitrailleur sur l'habitacle, près de lui.

*
**

Le 14 mai, enfin, après quarante-cinq jours de navigation, à la gîte sur tribord la plupart du temps, *Kyloé* reconnaît la première terre, la petite île Trinidad du groupe Fernando de Noronha. Distant de 45 milles, le sommet de sa montagne culmine à 600 mètres d'altitude, dans une atmosphère impitoyablement limpide, sous le ciel bleu des tropiques. Comme ses équipiers, Nissen serait heureux de mouiller au pied de ces pentes et d'en réaliser l'escalade, mais toute terre, même inhabitée, reste interdite au voilier fantôme qui poursuit sa course. Le commandant se contente de brasser, pour ses camarades, un cocktail Trinidad accueilli avec enthousiasme.

Le 15 mai, vent frais du Nord et *Kyloé* abat 191 milles. Dans le courant de l'après-midi, une baleine bleue fait surface à moins de dix mètres du yacht, sur le même cap que lui et l'accompagne pendant quelques milles, comme animée d'une bienveillante curiosité pour ce vaisseau plus petit qu'elle. Puis reparaissent les jours de calme et de brises folâtres. Hajo, Kutscha et Paul Temme ont réussi à redonner vie au récepteur de radio après des jours et des jours de bricolage. La plupart des émetteurs allemands sont brouillés par les postes ennemis, mais l'équipage réussit à capter les émissions en anglais et japonais. Cela suffit pour lui permettre de juger favorable l'évolution de la guerre qui se déroule à la fois si loin et si près d'eux.

Kyloé n'avance presque plus maintenant, 42 milles par jour en moyenne, sur une houle longue et puissante formée

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

depuis l'extrême Sud par les coups de vent du cap Horn. En revanche, le bord redevient calme, l'insupportable tension qui poignait l'équipage se relâche depuis que Robby, malade, ne quitte plus sa couchette. Heinrich Garbers a contemplant son pouce qui enflait vilainement, puis la main, puis le bras et son diagnostic a claqué comme une rafale dans la trinquette : septicémie ! Le Boer ne veut pas entendre parler d'incision. Comme tous les hommes en bonne santé, il craint la douleur. Il trempe donc religieusement sa main dans le bain chaud à l'eau savonneuse préparé sur sa demande, mais la médication fait l'effet d'un cautère sur une jambe de bois. Le bras enfle toujours, les glandes dilatées sous l'aisselle prennent un vilain aspect. Quelques marins, sinon tous, font des vœux pour que l'ennemi passe du stade septicémie locale au stade septicémie généralisée. L'artiste du bord dessine une cérémonie de rêve — immersion d'un corps avec les honneurs militaires — et travaille à son « magazine du bon goût ».

Mais, depuis que le Boer ne profère plus ses malédictions contre l'équipage et son commandant qu'il juge traîtres au national-socialisme, un certain relâchement s'établit à bord... A quoi bon naviguer vers l'Afrique australe puisque le monstre sacré pour lequel ils luttent va mourir ?... Le 20 mai, Hajo Kutscha et l'artiste prennent le quart du matin. *Kyloé* salue de faibles houles qui se poursuivent et le bercent au cœur d'une immensité peuplée de merveilleux nuages qui, en se perdant sous l'horizon, communiquent une impression physiquement vécue sur la rotondité de la terre. En bas, commandant, passagers et bordée de repos dorment depuis longtemps car ils se sont mis d'accord pour que les équipes jouissent d'un sommeil ininterrompu. Age Nissen les entend ronfler, grâce au calme de l'Océan dont les vagues huileuses ajoutent au silence des voiles accordées sur une très faible brise. Le voici qui s'endort lui aussi, bientôt imité par Kutscha. Si quelque équipage de prise anglais se présentait à bord maintenant, peut-être succomberait-il à la terreur sourdant des vieux mythes de la mer et se réembarquerait-il sans sourciller, abandonnant le Hollandais volant et son équipage de fantômes attendant l'intervention rédemptrice qui

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

va leur octroyer la résurrection et la vie ? Mais, Christian Nissen, qui ne croit pas aux fantômes, s'éveille brusquement. Son subconscient n'aime pas le calme et le silence derrière lesquels mûrissent les catastrophes. Il monte. Il découvre ses sentinelles de la mer endormies, l'une affalée sur le pont, l'autre le front posé sur la barre, les bras ballants. Il les secoue. Sa voix de commandement tonne.

— Paresseux ! Marins de bateau-lavoir ! Je vous ferai passer en conseil de guerre quand nous rentrerons à Brest ! Vous serez fusillés ! La guerre reste la guerre !

Puis il descend pour préparer son thé. Un sourire efface les menaces proférées. Il a pitié de son équipage si fatigué, et n'arrive pas à prendre tout à fait au sérieux cette casquette d'enseigne en second de la Kriegsmarine qu'il coiffe seulement lorsqu'il lui faut prendre de l'ascendance sur Robby.

Robby Leibbrandt a fini par accepter une intervention. Il n'était que temps pour éviter la septicémie généralisée. Heinrich Garbers avait affûté et stérilisé le bistouri. Kud-del lui apporta un seau vide. Le Boer tendit son bras. Crac ! Crac ! Crac ! Voilà ! c'était fait ! une entaille de cinq centimètres de long barrée par une incision plus petite. Maintenant, le champion de boxe gisait pour le compte... sept... huit... neuf... K.-O ! Kuddel réclama un cognac pour vider le seau à moitié plein de pus et Garbers un whisky pour prix de son intervention.

Deux heures plus tard, Robby sonnait la diane de la colère et le réveil de la vie infernale à bord. Il n'existait plus désormais la moindre chance pour qu'une bordée de quart se fasse surprendre endormie par le commandant !

Le 27 mai, Age Nissen inscrit dans son journal de bord clandestin :

« Le comportement récalcitrant de Robby empire de jour en jour. Il profère sans arrêt des insultes et cherche querelle à tout le monde, commandant compris. Il raille Émile, le radio, pour son manque de caractère et de volonté, s'emploie à le persuader de renoncer volontairement à débarquer en Afrique avec lui. Il se venge lourdement de la faiblesse du commandant qui n'a pas pris les mesures énergiques souhaitables dès le premier refus

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

d'obéissance. Sciemment à tort, Robby prétend qu'il avait accepté Emile seulement pour ne pas retarder l'appareillage. Il menace de l'abattre si on le débarque avec lui et d'abattre tous ceux du bord qui ne conduiraient pas le bateau là où il veut. L'atmosphère de plus en plus critique n'est supportable que grâce à la solidarité de tous les membres de l'équipage. Tension nerveuse extraordinaire. »

Emile restait assez sage pour subir les injures sans répondre, refuser la discussion, se taire quand il le fallait. Le Boer ne détournait plus *Kyloé* lorsqu'il tenait sa barre, ayant compris que s'il ne mettait jamais cap plein Est, le bateau faisait du S.-S.E. en permanence, remontant dans l'alizé, décrivant une immense courbe qui le rapprochait du 30° de latitude Sud, en direction des Twins qui se trouvaient encore à plus de 1 500 milles de lui.

Le calme se maintenait, malgré cette longue houle du S.W. et permettait de changer les écoutes et autres filins durement éprouvés par la longue navigation. Garbers escalada le mât de trente mètres, posa une flamme neuve et changea la drisse du spinnaker.

Le vent fraîchit dans la matinée du 31 mai. L'après-midi, il soufflait en tempête. Une houle énorme, couronnée de brisants échevelés, déferlait sur le pont à intervalles réguliers, mais le yacht restait sec, en bas, tous hublots vissés à bloc. Seule, l'atmosphère de sous-marin en plongée rendait la vie difficile. A sec de toile, traînant une haussière de 200 mètres sur l'arrière, *Kyloé* fonçait, chantant de tous ses vraigrages sur différentes tonalités joyeuses.

Le barographe avait plongé avec une vitesse stupéfiante, il remonta non moins rapidement et la tempête leur accorda un répit. Dans la nuit, à 3 h 30, ils virent des fusées vertes et blanches s'élever droit devant, mais cette menace ne se matérialisa que sous forme d'énigme non résolue par la suite. Ils envoyèrent un peu de toile dans les hauts, mais le petit génois ne résista pas. Seuls tenaient la trinquette bomée en l'arisant, et le tourmentin saisi avec double écoute.

Les vagues prenaient une amplitude et des altitudes colossales. Christian Nissen et Heinrich Garbers qui

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

avaient traversé l'Atlantique-Nord sur de petits voiliers, jamais n'en avaient observé de semblables. Le commandant estimait que les creux accusaient des profondeurs de 15 à 18 mètres. Un calme olympien régnait dans le fond de ces vallées mouvantes, le vent tombait radicalement, le silence écrasait tout ; puis *Kyloé* attaquait le fil de la pente suivante, se hissait là-haut, accueilli par le matraquage du vent, coiffé par les brisants, totalement submergé puis s'ébrouait vaillamment, se dégageait et reprenait sa descente comme un avion de bombardement en piqué JU 87. C'était la plus terrible des tempêtes affrontées depuis l'appareillage. Pendant quelques heures le yacht se trouva en danger, mais son capitaine ne dit mot.

Le déchaînement de l'Atlantique-Sud dura peu de temps. Ils se retrouvèrent brusquement au soleil, toute la superstructure du navire sèche et blanche de sel en quelques minutes.

Le 3 juin, Age Nissen écrivit dans son journal :

« Temps rétabli. Ce serait une belle navigation si Robby n'apportait de nouveau, avec ses disputes, le trouble et la nervosité. A 22 h 45, navire par bâbord à 5 milles. Eloignés à contre-bord. Disparaît rapidement hors de vue. »

Ils naviguaient E.-S.E. et le but de la croisière se rapprochait. Mais ils entraient aussi dans la zone dangereuse où convergeaient les différentes lignes de navigation reliant l'Europe au cap de Bonne-Espérance.

Le 6 juin, après avoir de nouveau subi un coup de vent force X, et retrouvé le calme sous un ciel clair qui laissait choir sur l'Océan un froid rigoureux, ils se heurtèrent à plusieurs navires, chacun contenant un drame en puissance. Fumée en vue à 4 heures du matin. A midi, un autre panache annonçait un navire cap au Nord et *Kyloé* taillait sa route directement vers l'inconnu.

— Venir en grand sur tribord ! commanda Christian Nissen.

Le vent mollissait et on envoya un foc. Bien que merveilleusement entraîné, l'équipage commit une fausse manœuvre ou bien il interpréta l'ordre de manière erronée. Au lieu de s'éloigner de la route suivie par le navire menaçant, *Kyloé* maintint le cap qui les rapprochait l'un de

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

l'autre. Heureusement qu'il s'agissait là d'un vapeur neutre, battant pavillon portugais. Le blanc navire défila à contre-bord du voilier, à moins d'un mille, sans poser de questions, tous signaux muets et disparut. Christian Nissen jugea qu'ils venaient de l'échapper belle !

Depuis plus d'une semaine, déjà, les grands oiseaux de l'hémisphère Sud accompagnaient le voilier fantôme. Les albatros planaient dans son sillage comme autant de yachts affranchis des servitudes maritimes. Les hirondelles de mer le cernaient de leur vol pendant que, de temps à autre, ils dérangaient quelques baleines bleues, immobiles à la surface de l'Océan. Elles se réveillaient et allaient retrouver les grands troupeaux de cétacés qui, çà et là, s'ébattaient, soufflaient, contrefaisant les jets d'eau des parcs. C'était un spectacle merveilleux et, maintenant, apparaissaient les pigeons du Cap pour témoigner sur la proximité du continent.

La radio donnait des nouvelles réconfortantes.

— Nos paras ont gagné la bataille de Crète, annonça Robby qui se tenait à l'écoute des émetteurs anglais. Heil Hitler !

Les Allemands trinquèrent à la victoire de Crète, mais sans y associer Hitler, comme lui. Eux représentaient de bons patriotes traditionnels, pas les accoucheurs d'un monde effrayant dans sa vérité retrouvée, bouleversant les habitudes confortables de la dégénérescence, réintégrant l'homme dans les réalités naturelles dont il dépendait. Un grand « malamok » noir qui, depuis des jours, accompagnait le bateau, vint se poser à bord, comme pour approuver Robby Leibbrandt qui prétendait qu'au-delà de sa grande explication avec une humanité dévoyée, coupée de ses sources, le Führer ressusciterait bientôt les temps où les hommes, les bêtes et les arbres s'aimaient.

Quand il suivait *Kyloé*, on lui lançait régulièrement du biscuit de mer, mais lorsqu'on lui jeta des morceaux de lard, il devint tout à fait le petit ami des hommes et vint raser la filière de *Kyloé*. Garbers prétendait le capturer mais c'était impossible lorsqu'il se posait au sommet d'un mât. Il y réussit enfin à l'aide d'un nœud coulant lancé au moment où il rasait la filière. On le hala sur le pont. On lui

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

saisit le bec à l'aide d'un petit bout afin de pouvoir le mesurer tranquillement. Il atteignait 2,10 m d'envergure d'une pointe de rémige à l'autre. L'équipage lui prodigua ses compliments pour le magnifique brun sombre de son plumage, le bec clair, puissant, souligné par deux aspérités cornées autour des narines profilées à la manière des surfaces aérodynamiques d'un avion moderne. L'oiseau ne manifestait aucune crainte, aucune hostilité, mais seulement une surprise infinie qu'on pouvait lire à travers ses yeux noirs. L'honneur d'être « interviewé », photographié, filmé par Age Nissen, lui échappait. On le remit bientôt en liberté mais, au lieu de s'éloigner du navire, il se remit à l'escorter comme avant, attendant les morceaux de lard qui lui confirmaient le retour au temps des paradis.

Robby se tenait en dehors de ce temps, le préparant peut-être, plongé dans les affres du grand passage qui en appelait à la violence suprême pour s'accomplir. Il exigeait maintenant d'Emile qu'il lui remit son pistolet, sans doute pour rester maître de la situation si on le débarquait avec lui. Mais, depuis longtemps, Christian Nissen avait décidé de le garder à bord et le ramener en Europe.

*
**

Maintenant, Paul Temme le navigateur ne dort plus. Sa nervosité se traduit par une consommation effrénée de cigarettes. Inlassablement il prend des hauteurs solaires quand le ciel se dégage, refait les calculs d'où va dépendre le succès ou l'échec de l'opération « aubépine ». *Kyloé* se trouve à 120 milles d'une côte que les instructions nautiques signalent comme dangereuse, en raison des brisants qui la défendent, exposée aux énormes houles provenant des lointains Sud-Atlantiques. Une fois de plus, le bateau vient de subir un coup de vent du S.E. force IX et X ; que se passera-t-il s'il se voit obligé de prendre la cape en vue de la côte ? Si les calculs de Temme sont exacts, le débarquement s'effectuera à l'époque de la pleine lune et il s'agira d'amener ces voiles blanches qui font repérer le bateau. Une fin heureuse repose donc sur la bonne volonté du moteur. Le voici traité comme l'enfant

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

chéri du bord. Les filtres à gas-oil sont, une fois de plus, nettoyés, les injecteurs vérifiés, les paliers de l'arbre de couche graissés. Sur le pont, l'homme de veille se voit remplacé d'heure en heure pour que chacun d'entre eux garde une acuité visuelle sans défaut. A tous moments, un patrouilleur peut maintenant apparaître ; ou bien un avion de reconnaissance à moins que *Kyloé* ne se jette au milieu d'un convoi escorté.

Paul Temme a perdu tout appétit et Christian Nissen souffre de migraines tenaces, comme ces jeunes capitaines de la marine en bois redoutant les atterrissages après les longues traversées, tant qu'ils n'avaient pas relevé un amer familier. Enfin et surtout, la presque totalité de l'équipage prépare le débarquement de Robby avec enthousiasme... Canot pneumatique vérifié sur toutes ses coutures. Attrail de sabotage enfermé dans un sac étanche, lui-même cousu dans un morceau de toile à voile. Objets personnels, armes, radio logent dans un autre sac étanche. Le coq calcule le ravitaillement qui permettra au Boer de survivre pendant les premiers jours, avant qu'il n'atteigne son point de chute chez un partisan de l'Afrique australe libre. Robby répète plusieurs fois la manœuvre d'embarquement et constate avec satisfaction que les marins ont solidement amarré avec des bouts tout son matériel dans le fond du canot, afin que rien ne soit perdu s'il se retourne au passage des brisants annoncés.

Il a perdu sa hargne et sa grogne maintenant qu'il affronte la phase décisive de sa folle aventure. Cet équipage qu'il méprisait pour des raisons politiques l'a tout de même ramené jusqu'aux côtes de son pays, au lieu de gagner un port neutre comme il lui en prêtait l'intention. Le voici débarrassé d'Emile, collaborateur jugé dangereux. De quoi se plaindrait-il ? Il apparaît détendu, même souriant, allant et venant sur le pont avec la souple aisance du boxeur sûr de lui en montant sur le ring. Christian Nissen comprend que tout est surdimensionné en cet homme. La vie impossible qu'il leur menait depuis soixante-huit jours traduisait simplement un excès de puissance impossible à dépenser dans un espace trop exigü. Il lui fallait retrouver le Welt infini et les périls affrontés par ses ancêtres pendant le

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

grand Trek (1) pour rétablir en lui la paix. C'est déjà presque fait et le commandant découvre enfin un passager à peu près courtois, cette superposition d'un masque sur l'autre évoquant le combat intérieur de l'homme et du dieu qu'il porte en lui. Il ne peut s'empêcher de penser que si Robby Leibbrandt a vraiment pris Hitler pour modèle, comme il l'affirme, la réussite est parfaite sur le plan de la volonté de puissance et de la dualité. Comme chez le Führer, un œil condamne tandis que l'autre absout, aux commandements impératifs succèdent les paroles bienveillantes, aux explosions de colère, la plus exquise courtoisie envers ceux qu'il estime et qu'il aime ; après les arrêts de mort signés d'une main ferme pour triompher du mal, la caresse attendrie sur une joue d'enfant. Heureux tout de même de le voir disparaître, Christian Nissen lui rend son estime.

Le 7 juin 1941, le temps apparaît plus clément qu'ils ne l'avaient espéré en étudiant les instructions nautiques chargées de menaces. A 20 heures, la brume tombe rapidement. C'est parfait si *Kyloé* se présente devant le point de la côte choisi, mais Paul Temme, rongé par le doute, sait qu'il ne peut garantir l'atterrissage qu'à 100 milles près. Une fois de plus, il refait ses calculs en collaboration avec Nissen et transpire, malgré le froid qui règne sur l'Océan, au cœur de l'hiver austral.

Les voiles, trop remarquables par ce clair de lune qui souligne toute forme mouvante, sont amenées, le moteur mis en route.

— Nous commençons à sonder ? demande le navigateur.

La première lecture du radio-sonde indique 300 mètres. Puis 200. Puis 150...

— Nous sommes près de la côte, murmure le commandant.

La visibilité tombe à 20 mètres et *Kyloé* continue de courir à pleine puissance. C'est imprudent mais il s'agit de débarquer Robby assez tôt pour se retrouver hors des vues

(1) Épopée des Boers en Afrique australe de 1834 à 1848.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

de la terre avant le lever du jour, sinon l'opération ne pourrait être reprise que la nuit suivante.

— 100 mètres ! annonce Paul Temme.

Vers deux heures du matin, le sondage accuse encore des fonds de 90 mètres, mais brusquement une odeur de pourriture douceâtre, une odeur oubliée depuis soixante-huit jours, leur révèle la proximité du continent. La brume se lève à 2 h 30. La côte apparaît faiblement éclairée par la lune et Paul Temme pousse un cri... Là, dans l'azimut que son bras désigne, à un mille de *Kyloé*, deux rochers se dressent comme deux fantômes de pierre... Les Twins !!! D'un revers de manche, il s'essuie le front où la sueur perle. Il a gagné ! Il ne sait pas encore, ou plus exactement, il n'a pas encore pris conscience de la place qu'il tient maintenant dans l'histoire de la navigation de plaisance ! Reconnaître son amer avec un demi-mille d'erreur seulement après 8 III milles de route sans repère terrestre à l'exception des îles Fernando de Noronha, en pleine guerre, sans l'aide d'un point radio, qui fit mieux avant et depuis ?

Mais l'heure rejette les mouvements d'autosatisfaction. On met en panne à quelques encablures de la côte. L'équipage distingue parfaitement la barre lumineuse des brisants, entend leur grondement et les cris des bêtes sauvages qui lui parviennent depuis la terre, en même temps que l'aboiement de quelques phoques en train de s'ébattre dans le voisinage. La nuit apparaît comme enchantée sous la caresse de la lune et, mis à part l'équipage de *Kyloé*, vide de présence humaine, comme un monde révélé au premier stade de son évolution.

Tout se passe très vite maintenant. Le canot pneumatique est porté à bras vers l'arrière et mis à l'eau. Vêtu d'un simple slip de bain, Robby accomplit un tour du bord, serre des mains, détendu, souriant, rayonnant de paix. Il s'affale dans la frêle embarcation. On lui envoie une bêche pour qu'il puisse enfouir le canot dans le sable une fois à terre. Il empoigne les rames et déborde. On peut le localiser pendant quelques minutes, tache de moins en moins claire, bercée par la longue houle qui vient du cap

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Horn. Puis la vapeur qui monte de la mer et le mouvement des lames l'effacent.

Les hommes de *Kyloé* n'attendaient plus d'autre témoignage sur cette disparition lorsque, brusquement, leur parvint un cri sauvage, une sorte de rugissement qui, à ceux qui l'avaient déjà entendu, rappelait celui du lion. Robby partait en chasse sur la piste du Premier ministre Smuts. A ce rugissement correspondirent sept claquements. C'était ceux des pavés, aussi gros que les Twins, que Robby Leibbrandt avait posés sur le cœur des marins au moment de l'appareillage.

*
**

Le moteur tournait de nouveau vers trois heures du matin. Il fallait se hâter, se soustraire aux vues de cette côte avant l'apparition du jour. Filant vers l'ouest, *Kyloé* de nouveau se réfugia dans la brume. La joie régnait à bord et le bateau semblait plus léger, plus maniable depuis la disparition de Robby, mais la tension de la nuit pesait encore sur les hommes qui eurent besoin d'une bouteille de whisky pour l'étaler !

Au soir du 9 juin, ils envoyèrent la voilure pour laisser reposer le moteur. Mais leur désir de se trouver le plus rapidement possible, le plus loin possible du point de débarquement ne se réalisa pas. Le 10 juin, *Kyloé* filait bien encore 6 à 7 nœuds mais un coup de vent N.W., non prévu au programme, souffla si fort qu'au matin ils se retrouvaient à la cape devant la côte ennemie ! Que se passerait-il si, découvert quelques heures seulement après son atterrissage, comme les deux agents débarqués par *Soizic* en Irlande, Robby se mettait à parler ? Les marins le jugeaient capable de tout, pour le meilleur ou le pire, et Christian Nissen pensait justement que le moindre écart de langage pendant un interrogatoire serré amènerait à la verticale du bateau les avions sud-africains et les destroyers sur son cap. Il avait envie de s'arracher les cheveux !

Le 11 juin, à 7 h 30, le vent ayant tourné et lentement molli, le bateau faisait péniblement route contre une mer abrupte. Les grains de pluie s'abattaient sur le pont l'un

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

après l'autre. Un vrai temps de « pot au noir » ! Une seule consolation : devenu membre de l'équipage à part entière, Emile révélait ses talents de coq en préparant des plats que Kuddel n'avait jamais conçus.

Le 12 juin amène enfin des vents favorables qui passent progressivement de II à V Beaufort. *Kyloé* commence à filer de 7 à 8 nœuds. Mais, à 15 h 20, vapeur en vue, car ils ont de nouveau pénétré dans la zone de navigation régulière Afrique australe-Europe. Cependant, le yacht court si vite qu'il se trouve bientôt hors de vue.

Le vendredi 13 juin, la brise fraîchit du S.E. et la course de *Kyloé* s'améliore encore. Ont-ils retrouvé l'alizé du S.E. ? Christian Nissen le pense mais se refuse à l'optimisme en disant à Temme :

— Aujourd'hui, un vendredi 13, ça ne peut pas bien marcher !

— Au contraire, c'est un jour de chance !

Ils en discutent, évoquent des précédents, sans arriver à conclure en faveur de la chance ou du mauvais sort tandis, qu'arbitre du destin, un grand navire s'avance vers eux sous l'horizon.

Karl Halman donne l'alarme à 16 heures. Venant de l'Ouest, le vapeur s'approche à contre-bord du yacht avec l'intention évidente de le reconnaître. C'est un Anglais ! Christian Nissen fait amener en vitesse le « spi », puis les autres voiles, ne laissant à poste que la trinquette bomée avec l'espoir d'échapper ainsi aux vues de l'ennemi. Espoir déçu car le bâtiment se rapproche toujours. Alors, le commandant fait exécuter les consignes de sécurité pour la première fois, en se félicitant d'avoir largué Robby Leibbrandt assez tôt pour éviter la catastrophe. A vrai dire, il reste peu de chose de tout le matériel suspect embarqué : le poste émetteur d'Emile, quelques papiers. Le coffre de la radio passe par-dessus bord, opération réalisée à l'abri du deck-house pour échapper aux observateurs anglais.

— Nom de Dieu ! constate Heinrich Garbers, mais cette saloperie de caisse flotte !

— Oui, et Berlin nous avait assuré qu'on l'avait lestée pour couler à pic. Quelle bande de salauds ! conclut le commandant.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Constater cette malfaçon ou, peut-être, ce sabotage, le traumatise à tel point qu'il s'affale dans sa cabine et donne une forte accolade à la bouteille de scotch, comme à bord de *Soizic*, un an plus tôt, quand il s'était heurté pour la première fois aux curiosités de l'Anglais. Lorsqu'il remonte sur le pont, la haute muraille du navire ennemi lui paraît si proche qu'il juge les équipes de prise capables de s'affaler directement sur le pont du yacht par des échelles de corde ! Il n'en est rien heureusement ; c'est une illusion d'optique fréquente à la mer où les proportions s'articulent mal les unes avec les autres. Il distingue cependant trop bien, hélas ! les canots suspendus aux bossoirs, l'armement de l'un d'entre eux qui s'équipe, les canons braqués sur *Kyloé* et servis. Tout espoir d'échapper à la capture apparaît vain. Heinrich Garbers est en train de retirer ses bottillons de caoutchouc... A-t-il l'intention de se jeter à la mer pour gagner la côte à la nage ? Tous les pavés brisés par le départ de Robby pèsent de nouveau sur le cœur des marins. Le vapeur vient d'envoyer un signal :

— Quel est le nom de votre navire ?

Réponse prévue et donnée :

— *White Star*.

Et Christian Nissen fait envoyer le pavillon américain. Mais Karl Halman qui opère doit être tellement traumatisé que le pavillon monte à l'envers ! Garbers lui crie :

— Espèce de corniaud, tu ne vois pas qu'il a la tête en bas, non ?

Le pavillon est amené, hissé de nouveau mais correctement cette fois. Le commandant se demande si, là-haut, sur la passerelle du géant, on a noté la maladresse et, si oui, dans quel sens on l'a interprété.

Il y a foule sur ce navire, toute une humanité à peau sombre de Noirs, Hindous, Indonésiens, Mauriciens, Cingalais qui, penchés sur les lisses, contemplent avec une curiosité amusée le minuscule yacht dansant comme une poignée de goémons sur le dos des lames. Un nouveau signal monte sur l'Anglais.

— Tout va bien à bord ?

Quelle sollicitude pour ces yachtmen américains que les officiers du vapeur doivent envier de pouvoir croiser pour

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

leur plaisir sur les océans, alors qu'eux restent à convoyer ce qu'ils tiennent pour du bétail, au nom d'un racisme qui vient de loin ! Christian Nissen se rappelle le nom africain que Robby leur aurait donné s'il se trouvait encore, à Dieu ne plaise, à bord de *Kyloé*... Voorlopers ! Ce sont des conducteurs de bœufs !!! Puis il répond par pavillons :

— Thank you, we are O.K. !

Quel mensonge ! Ils sont beaucoup plus K.-O. (encore le souvenir du champion de boxe) que O.K. Mais, de loin, nul ne peut deviner l'angoisse qui se dissimule derrière leurs visages gris.

L'équipage de *Kyloé* se trouve au complet, groupé sur l'arrière, lorsque, pour traduire l'admiration qu'il porte à ces étonnants sportifs américains, l'Anglais envoie le salut : « Three cheers for Roosevelt. » Toujours bouleversés par l'idée dominante qui les tenaille, à savoir que si Robby Leibbrandt ne se trouvait pas en Afrique australe, il n'existerait plus, depuis dix minutes, ni de *Kyloé*, ni d'équipage, ils en oublient de répondre avec la politesse qui s'impose « God save the King » ! L'Anglais ne paraît pas s'en formaliser, puisqu'il remet ses machines en marche, prend du champ, salue du pavillon le petit yacht qui, cette fois, lui rend la politesse. La distance augmente rapidement, l'ennemi faisant du Sud sans se douter qu'il vient de frustrer 2 000 passagers d'une sensationnelle attraction : la capture d'un yacht allemand en plein Atlantique-Sud. Mais pouvait-il lui venir à l'esprit l'idée folle qu'un yacht de la Kriegsmarine, de 35 tonneaux, naviguait à la voile à ces latitudes australes ? C'était naturellement tout à fait impossible.

¹ Ceux de *Kyloé* vont mettre longtemps à dominer le froid qu'ils ont ressenti dans la moelle des os... Whisky, cognac, bénédictine et gin les aident de leur mieux. Une joie un peu hystérique règne à bord... Rires nerveux... Discours hachés revenant sur les incidents de la rencontre... Ce sacré Halman qui envoyait le pavillon des Etats-Unis à l'envers... Ce farceur de Hajo Kutscha qui tentait de filmer le vapeur 'en se cachant derrière le deck-house... Et ce coffre de la radio qui s'obstinait à flotter, le traître...

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

*
**

Ils se demandaient maintenant s'ils retrouveraient jamais la solitude qui venait de protéger leur descente de l'Europe vers l'Afrique australe. La journée du 14 juin s'était bien annoncée, apportant belle brise et bonne route mais, pendant son quart de nuit, Garbers aperçut soudain, sous le vent, une masse noire, énorme, et qui se rapprochait rapidement sous l'éclairage de la lune brillant dans un ciel dégagé. C'était un très gros navire qui naviguait tous feux éteints. Autant qu'il pouvait en juger, de nuit, Garbers pensait qu'il jaugeait environ 8 000 tonnes. Alors qu'il se trouvait à un mille par le travers du yacht, il abattit brusquement sur tribord et se mit à décrire des zigzags vers le nord, en se réfugiant derrière un écran de fumée. Dieu soit loué, pensa le barreur, ce ne sont pas les voiliers qui l'inquiètent mais nos sous-marins !

Le 16, dans la matinée, panache de fumée à l'horizon. Christian Nissen vire lof pour lof, prend ses distances en faisant route dans W.-S.W. Il maintient ce cap pendant toute la journée du 17, préférant s'évader de l'alizé plutôt que naviguer sur cette route maritime décidément trop fréquentée.

La rançon de la paix retrouvée se présente sous forme de calmes et, tandis que les voiles fasseyent, il faut remettre le moteur en marche. Temps favorable pour travailler en haut comme sous le pont. Tout ce qui s'avère inutile d'ici l'atterrissage passe par-dessus bord, y compris l'un des réservoirs d'eau douce vide. Karl Halman, le gréeur, travaille dur pour remplacer les écoutes fatiguées et même un hauban qui a claqué alors que la voilure se trouvait heureusement sous faible charge, accident qui, par forte brise, aurait pu coûter un mât réduisant ainsi à néant leur chance de regagner librement l'Europe !

Les 18, 19, 20 juin, *Kyloé* lutte contre le vent debout, par une mer qui communique sa hargne à tout l'équipage. Un coup de roulis renverse la soupe sur le premier exemplaire du « magazine du bon goût » à peine achevé par Age Nissen. Le 22 juin, enfin, le voilier fantôme retrouve

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

l'alizé à la latitude de Trinidad, mais il ne chante pas sur un mode aimable. C'est la nouvelle lune et la grosse mer du Sud prévue par les instructions nautiques s'est formée. Les voiles ne veulent pas rester sur leur amure. Il faut rétablir la trinquette bomée et le petit génois. La route n'est pas rapide mais, du moins, les toiles fatiguées ne raguent plus. Brusquement Hajo Kutscha émerge de la descente et annonce la redoutable nouvelle qu'il vient de capter sur le récepteur de radio.

— Depuis l'aube, nous sommes en guerre avec la Russie !

Aucun des marins n'accueille l'information avec enthousiasme. Pas de Heil Hitler ! Pas de Sieg Heil ! Des visages sérieux, fermés, soucieux se penchent sur un avenir juché d'entrée incertain, redoutable même. Mais ils oublient très vite la nouvelle situation. La guerre en Russie, c'est l'affaire de la Wehrmacht ! Remonter l'Atlantique à la voile jusqu'à Brest, leur propre affaire, qui pose suffisamment de problèmes pour que toute l'énergie qui leur reste lui soit consacrée. Une croisière de cette envergure ne serait pas menée à terme si le marin n'oubliait pas. La Wehrmacht s'enfonce en pays inconnu, mais les inconnus de l'Océan les guettent et leur suffisent.

Le 24 juin, l'équipage est en train de gréer deux grands génois sur l'étai avant, selon une vieille recette, lorsque la vigie annonce :

— Navire à 2 milles, un quart tribord avant.

Toutes les jumelles convergent vers cette apparition insolite, car ils naviguent maintenant dans une zone abandonnée depuis la disparition de la marine à voile. Le vapeur inconnu ne porte aucun pavillon et balance laborieusement un vieux tuyau de cheminée, étroit et haut. Son pont est chargé de caisses et d'un fouillis de choses confuses.

— C'est une savate ! annonce le commandant.

— Une baille pourrie ! confirme Temme.

Un examen plus attentif permet de localiser sur l'arrière du bateau un minuscule pavillon rouge.

— C'est un Russe ! risque Age Nissen.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Alors ? Puisque la guerre est déclarée, on le prend à l'abordage ? propose Garbers.

Tout le monde rit parce qu'ils ont jeté à la mer, en même temps que l'émetteur radio d'Emile, les pistolets, le fusil de chasse et l'unique grenade embarqués à Brest en plus de l'armement de Robby. L'étrange navire défile lentement sur tribord à un mille environ. Il paraît abandonné par son équipage et se gouverner tout seul.

— C'est le Hollandais volant ! murmure Kuddel.

L'évocation du vieux mythe ne provoque aucun rire parmi l'équipage et renforce plutôt la tension nerveuse qui, de minute en minute, s'élève. L'inconnu s'éloigne puis, brusquement, vient en grand sur tribord comme s'il désirait étudier le yacht sous un angle différent, et il envoie un signal.

— Je vous souhaite bon voyage !

Une stupéfaction profonde fige les marins de *Kyloé* qui se demandent comment il leur faut interpréter le salut de ce mystérieux et vieux cargo aventuré loin des routes maritimes fréquentées par les barques de son espèce. Soudain, Christian Nissen éclate de rire et s'écrie :

— Je veux bien manger un balai si ce rafiote n'est pas un croiseur auxiliaire de chez nous !

Mais, yacht fantôme et croiseur auxiliaire naviguant au secret doivent afficher leur mauvaise conscience et non la démentir par des approches plus poussées. Ils s'éloignent l'un de l'autre, sans rien ajouter au vœu de bon voyage reçu et que *Kyloé* ne répercute pas, puis disparaissent l'un l'autre sous un horizon opposé.

Le 25 juin, *Kyloé* a parcouru 10 000 milles marins depuis son appareillage de Brest. Dès l'aube, Kuddel et Emile s'affairent sur l'avant près de leurs fourneaux, sur un bateau agité qui jongle avec leurs casseroles. Ils réussissent cependant à servir triomphalement un déjeuner de gala. Menu : potage *Kyloé* (conserves), hors-d'œuvres variés (sardines en conserve), bœuf (en boîte) à la sauce mayonnaise (en tube), dessert crème tête de nègre (tube) et fruits (conserves). Mais le médoc mis en bouteille au château rachète la triste saveur de ces aliments morts. On boit beaucoup. On chante. On trinque, pas tellement à la gloire

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

de l'Allemagne, mais à celle de *Kyloé*, le yacht intrépide qui, délesté, court maintenant plus vite dans les alizés, paraît se souvenir qu'il eut pour destin, à ses origines, l'obligation de gagner les grandes courses-croisières du temps de paix. Chacun porte un toast à la santé de *Kyloé*, de ses voiles, de son grément, de son avenir pour qu'il s'établisse à la bonne fortune de mer.

— Et moi, je bois à la santé de Robby ! ajoute un humoriste en levant son verre.

— Moi aussi, confirme Hajo Kutscha en choquant le sien, mais à la condition qu'il retrouve cette santé en enfer et pas à notre bord !

Christian Nissen l'approuve du chef et, l'œil posé sur l'horizon du Sud, murmure :

— Je me demande bien ce qu'il a pu devenir ?

*
**

Robby avait essayé de franchir la barre défendant la plage en se présentant aussi bien que possible face aux rouleaux. Seuls les indigènes réussissent cette manœuvre grâce à leurs pirogues effilées et non point de simples canots pneumatiques. Jeté à l'eau, le Boer n'avait dû son salut qu'à sa puissance physique, le nageur valant le boxeur. Si *Kyloé* n'avait déjà repris le large, son équipage eût entendu répéter, dans la nuit, le chapelet d'injures en afrikaan qu'il connaissait bien...

— Kak... Donderderwettere (1)...

Il se retrouvait en effet sur la plage, les mains vides, vêtu d'un slip de bain et de chaussures de basket. La perte de son armement, matériel de sabotage et provisions eût découragé n'importe quel homme normal qui se fût alors couché sur le sable pour y attendre la mort ! Mais le loup africain ne s'était pas seulement laissé pousser une petite moustache pour ressembler à Hitler, comme le prétendra plus tard la presse anglaise, il lui avait aussi emprunté la volonté du demiurge.

Il se mit en marche vers l'intérieur du Namaqualand, en

(1) Merdel Temps de tonnerre!

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

direction de l'est. L'exiguïté de *Kyloé* venait de lui donner un caractère intolérable, l'immensité du *Welt*, maintenant, sa solitude et ses dangers s'ajustaient à sa nature profonde et lui rendaient la joie de vivre, c'est-à-dire le combat.

Il marcha toute la nuit, dormit tout le jour sous une table rocheuse, repartit au crépuscule, et ainsi de suite pendant trois jours sans manger ni boire. Les chaussures de basket l'avaient abandonné quand il atteignit une mince ferme de pionniers. Il se dit survivant d'un naufrage, repartit deux jours après, habillé, réconforté et disparut.

Un mois plus tard, les rapports de police s'accumulèrent sur le bureau du ministre de l'Intérieur, à Pretoria, l'honorable Harry Lawrence. Dans tout le Nord-Ouest du pays, des lignes électriques étaient coupées, des ponts sautaient, des coups de feu harcelaient les postes de garde isolés. Aucune autorité n'arrivait à mettre la main sur les auteurs de ces exploits nuisibles à l'effort de guerre. En quelques semaines, en effet, Leibbrandt avait rassemblé une cinquantaine de jeunes membres du Mouvement nationaliste *Ossewabrandwag* pour les convertir en SS et les lancer dans l'action. Cambriolant des armuriers, allégeant les stocks d'explosifs des carrières, s'approvisionnant en cartouches dans les dépôts de guerre, Robby avait non seulement réparé la perte subie au débarquement, mais encore multiplié par cent les moyens de destruction fournis par l'*Abwehr* au départ de France.

Il visait cependant beaucoup plus haut. Sa campagne de sabotage tendait à créer un climat d'insécurité assez puissant pour faire basculer les nationalistes sud-africains dans une action générale contre l'Angleterre, action toujours méditée mais qui, pour se matérialiser, nécessitait un détonateur. Il représentait ce détonateur capable de mettre le feu aux poudres des vieilles haines gardées bien sèches depuis la guerre menée contre les Boers par Albion.

Les troupes de Robby se faisaient de jour en jour plus nombreuses, plus décidées. A l'automne, un millier de jeunes membres de l'*Ossewabrandwag* constituait une petite *Waffen-SS* capable de consentir les sacrifices les plus élevés pour faire sortir l'Union sud-africaine du camp des

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

démocraties. Le général Smuts ne se trouvait pas dans ses petits souliers, connaissant bien la haine que lui portait la population d'origine néerlandaise. Ses maîtres anglais se souvenaient aussi bien que les Cafres de la terrible combativité des Boers, issus du vieux fonds germanique le mieux préservé des mélanges raciaux aliénants, et comme survolté par les rigueurs de la religion réformée. Robby le savait aussi.

Malheureusement pour lui, son courage, son allégeance au national-socialisme devaient compter avec un idéalisme élevé comportant fatalement une part de naïveté. Il savait beaucoup de choses mais connaissait mal l'Intelligencia israélite qui dominait le pays, la subtilité de ses troupes supplétives manipulées par l'Intelligence Service. Il avait une confiance absolue en son peuple, comme Hitler dans le peuple allemand, et l'un et l'autre allaient payer cher cette erreur de jugement sur la personne humaine !

La fuite initiale partit, comme de juste, du mouvement Ossewabrandwag que Robby était en train de faire basculer dans l'hitlérisme. L'avocat Pat Jerling, qui ne représentait rien moins qu'un « général » de cette organisation, dut longtemps hésiter entre la révolution et la soumission, se décida pour elle et, dans le plus grand secret, se présenta en octobre 1941 chez le ministre de l'Intérieur, l'honorable Harry Lawrence qui le reçut avec quelque réticence pour, finalement, admettre que toute cette agitation pouvait bien dépendre d'un seul homme, cet ancien Springbok et champion de boxe Leibbrandt, parti en Allemagne pour les Jeux Olympiques en 1936 et revenu à bord d'un sous-marin ennemi ! Personne ne saura jusqu'à la fin de ses exploits, et les Anglais refuseront de l'admettre après la fin de la guerre, que le fameux sous-marin était un yacht.

A partir de cette dénonciation, tout va s'enchaîner très vite, et il faut qu'il en soit ainsi car les troupes de Robby s'agitent, de plus en plus menaçantes. Il pense disposer de 10 000 hommes de choc en mars 1942. C'est plus qu'il n'en faudrait pour balayer le pouvoir du Premier ministre Smuts.

Toutes les polices officielles et secrètes de l'Union sud-africaine sont mises en état d'alerte. Traquer le loup dans

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

sa manière en évitant tout affrontement apparaît difficile. Il se garde. Quand les policiers interviennent en pays Boer, lui se trouve dans l'ancienne colonie du Cap. Une bonne occasion de se saisir de lui à De Kroon, près de Pretoria, est perdue, ce qui déplaît fort au général Smuts, inquiet quand Robby se rapproche de la capitale. Lorsque les policiers du district se présentent au meeting, Leibbrandt, en effet, a disparu.

Une nouvelle trahison sera nécessaire pour l'abattre. La figure de Robby Leibbrandt est déjà modelée pour l'histoire de l'Union sud-africaine. Tel le héros antique, il ne peut être vaincu selon les règles de l'honneur. Il y faut la main des hommes sombres. Le conseiller du Premier ministre, M. Louis Esselen s'abouche avec un certain Jan Taillard, officier de police en retraite devenu fermier au Transvaal, et le charge de détecter la présence de Robby dans l'un de ses refuges. Faisant partie du pays, connaissant presque tous les fermiers, il a les meilleures chances d'aboutir.

Au début du mois de décembre 1941, les jeux sont faits. Taillard prend contact avec Robby qu'héberge Mme Edelhard. Il joue le partisan, gagne sa confiance et reprend langue avec les services de sécurité de Pretoria le 19 décembre... Il a réussi à devenir le chauffeur du chef SS sud-africain qui utilise la voiture de sa protectrice. Le jour de Noël, Robby doit passer par Johannesburg et se rendre ensuite à Pretoria par la grande route. Il part en compagnie de son chauffeur-espion et de deux femmes. La police informée a tendu ses pièges qui s'ouvrent à Jukskei River Bridge et se ferment à Wierda Bridge. Un accident simulé bloque le passage. Les policiers se jettent sur le chauffeur, l'arrachent de son siège, immobilisent Leibbrandt qui, totalement surpris, n'a pas eu le temps de tirer les deux pistolets qu'il portait sur lui. Il les accable d'injures comme s'il se trouvait encore à bord de *Kyloé*.

*
**

Kyloé avait rencontré les véritables alizés le 26 juin. Ciel bleu, nuages ventrus, hommes nus sur le pont. Plus de

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

coups de vent. Plus de grains mais une mer agitée. Baleines. Poissons volants. Le dernier albatros vint souhaiter bonne route au yacht qui avait déjà parcouru la moitié du globe. Nuits sublimes. La Grande Ourse remontait dans le ciel nordique...

L'équateur est franchi le 5 juillet par vent de force V à VI. Journées accablantes. Les navigateurs doivent s'arroser mutuellement à grands coups de seaux pleins d'eau de mer. Mais ces hommes infatigables prennent le temps de procéder à la toilette de *Kyloé*. Ils le débarrassent de tout objet inutile. Les réservoirs d'eau douce vides sont jetés l'un après l'autre par-dessus bord. Au fur et à mesure du délestage, enfin débarrassé des caisses qui l'occultaient, on découvre un w.-c. dans la cabine du capitaine qui en avait oublié l'existence !

Une nuit, un grand vapeur brillamment illuminé, donc neutre, croise la route du yacht. L'équipage reste sur le qui-vive. L'homme de quart, parfois, prend pour un bateau une étoile scintillante à l'horizon. Jupiter a reparu dans l'est et Vénus dans l'ouest.

Un matin Kuddel abandonne l'écoute radio et va réveiller le capitaine.

— Les Américains viennent d'occuper l'Islande !

Christian Nissen fronce le sourcil et pense : donc, ils vont entrer dans la guerre, mettre la main sur les Açores, peut-être même les Canaries et cela change tout ! Le voici fort inquiet, en train de réviser le plan établi pour terminer la croisière. Mais, il ne prend jamais de décision importante sans consulter son équipage, contrairement aux lois de la Kriegsmarine. Ses matelots sont avant tout des camarades formant un équipage de plaisanciers. Il les rassemble dans la soirée, sur le pont et leur dit :

— Les eaux espagnoles et portugaises vont être maintenant surveillées par les Américains. Un yacht comme le nôtre représente un très mauvais camouflage. Ah ! si nous avions sous les pieds un bateau de pêche, cela changerait tout ! Tenter de doubler le cap Finistère dans les conditions actuelles, c'est prendre un gros risque. Moi je pense qu'il serait préférable de ne pas monter au nord du tro-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

pique et de laisser le bateau dans un port neutre. Au Rio de Oro par exemple.

— Villa Cisneros est une métropole de 500 habitants, fait remarquer Paul Temme. Comment repartir de ce trou ?

— Berlin nous enverra un avion !

— Internons le bateau à Las Palmas, propose Hajo Kutsch. Les Canaries offrent plus de ressources !

— Et si nous tombons sur les Américains ?

— Peu probable, affirme Heinrich Garbers, mais Las Palmas doit grouiller d'espions de toutes les couleurs. Nous serons repérés vingt-quatre heures après le débarquement !

La question reste donc posée et, dans sa majorité, l'équipage répugne à interrompre prématurément la formidable croisière. *Kyloé* marche si bien maintenant, allégé de l'eau et des vivres embarqués, avec un grément qui, malgré sa fatigue, reste en bon état grâce aux soins constants que lui prodigue l'équipage.

Le 13 juillet, la brise a fraîchi et *Kyloé* court sous la voile de cape et le foc. L'écume vole de bout en bout sur le yacht à la gîte. La chaleur de l'équateur oubliée, l'équipage apparaît détendu, de joyeuse humeur, et les plaisanteries vont leur train ; depuis le seau d'eau en équilibre sur une porte de cabine jusqu'à la haussière dissimulée dans la couchette d'Age Nissen. Les heures de quart filent plus vite grâce au jeu des devinettes... Quelle est la capitale de la Bolivie ?... Mon tout est un objet qui servait aux légionnaires romains... On parle des grandes croisières du temps de paix et chacun déplore l'état de guerre. Ah ! qu'il serait beau de naviguer sur *Kyloé*, mais dans la Baltique, avec femmes et enfants à bord !...

Mais le capitaine reste inquiet, réticent, en attendant de prendre une décision devenue urgente maintenant qu'ils se rapprochent du tropique. Enfin, après avoir pesé le pour et le contre, il se décide pour l'abandon de *Kyloé* à Villa Cisneros. On ne comprend pas le pourquoi de cette solution de facilité. Christian Nissen qui, au cours de trois croisières, a montré une audace folle et même une certaine fantaisie dans l'audace, fait brusquement preuve de pusilla-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

nimité. Car, deux ans plus tard, Heinrich Garbers, qui prendra la direction des voiliers fantômes, réussira par deux fois à regagner la côte française dans des conditions beaucoup plus dangereuses qu'en 1941. Nissen est-il fatigué ? Commet-il une erreur de jugement sur la situation ? On ne sait. On ne devait jamais le savoir.

Quoi qu'il en soit, la décision est prise et Paul Temme trace la nouvelle route pendant que Garbers entreprend de coudre un pavillon aux couleurs espagnoles, le commandant étudiant les instructions nautiques. La côte du Rio de Oro est donnée pour claire dans toute son étendue, soumise à un alizé du N.E. permanent provenant directement du Sahara et pouvant souffler jusqu'à force VII. Jours calmes à la nouvelle et pleine lune. Jamais de pluie. Aucune végétation. Villa Cisneros, base militaire espagnole, se trouve au fond d'une baie profonde qui s'achève en marais salant. Eaux très poissonneuses fréquentées par des pêcheurs espagnols et canariens. Tout cela n'a rien de rebutant et représente un point d'atterrissage convenable. Les jeux sont faits !

Les journées des 14 et 18 juillet sont soumises à des variations de temps insolites. Des grains s'annoncent par de gros bouchons de nuages sombres... Voilà que ça vient ! crie l'homme de quart. On amène alors le foc, établit la tente contre la pluie, tire les vieux cirés des coffres mais les nuages se dispersent comme par enchantement avant de crever. C'est un bluff météorologique ! La bordée jure, rétablit la toile. Une autre fois, c'est la pluie qui s'abat, mais sans vent. Ou bien le vent souffle, sans la pluie.

Les soirées se font émouvantes. Le soleil s'affale sur l'horizon en brûlot jaunâtre, très vite éteint par les eaux de l'Océan. Puis le crépuscule se fond dans le bleu tendre de la porcelaine de Copenhague. Dans la nuit close, la vague d'étrave reste étincelante et se répercute en reflets pâles dans le miroir de la voilure.

Le 19 juillet, une légère brise du Nord-Nordet se lève et, au petit jour, Paul Temme et Garbers établissent la grand-voile et le grand génois. *Kyloé* se met à tailler de la route plus vite qu'il n'a marché depuis le début de la croisière. Il passe de 5 nœuds à 6 et finalement 8. Il

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

soutient cette allure durant tout le jour, saluant à peine, ne roulant pas le moins du monde, et l'équipage en profite pour transvaser le reste du gas-oil dans le réservoir d'alimentation.

Le 20 juillet, on abat 200 milles en vingt-quatre heures, puis le 21 le vent mollit très vite et il faut remettre le moteur en marche. Le soleil se cache derrière des nuages jaunes, presque rouges, qui proviennent de la côte, chargés de sable et *Kyloé* se traîne sur une mer plate. Il reste 100 milles à parcourir pour rallier Villa Cisneros. Plus la côte se rapproche, plus l'air épaissit et pèse sur un équipage maintenant très fatigué. Avant que les étoiles ne s'éclipsent, Temme a eu le temps d'en viser quelques-unes pour obtenir un point convenable.

Dans la nuit du 22 juillet, une brume épaisse s'abat sur l'Océan. A 3 heures du matin, très proche, une corne de brume menace le voilier. Traumatisée, la bordée de quart aperçoit brusquement les feux vert et rouge d'un chalutier qui pousse sa route à une portée de jet de pierre sur l'avant. Abordage évité de justesse. Pour le voilier fantôme, il est grand temps de sortir de la clandestinité ! C'est la première fois qu'on allume les feux de position depuis le départ, qu'on souffle dans la corne de brume.

Paul Temme se met à sonder, vers 10 heures du matin. Partis de 200 mètres, les fonds remontent rapidement à 100, puis 80, puis 60. La côte ne peut plus se trouver bien loin. Sous la brume épaisse, le yacht ruisselle d'humidité. Puis, elle s'éclaircit lentement sur l'avant et, brusquement, apparaissent des récifs auréolés de gros brisants.

— En arrière toute ! commande Christian Nissen.

Kyloé salue et court pendant quelques instants en direction de la large, puis reste en panne. L'ancre file vers le fond ! Bien huilé depuis le départ, le guindeau fonctionne comme s'il venait de servir tous les jours. Voilà le yacht au mouillage en train de se balancer mollement dans la houle.

C'est une minute solennelle. *Kyloé* a parcouru près de 15 000 milles sans jamais cesser de naviguer, même pour débarquer Robby. Il se trouve en bon état, capable de parcourir encore des milliers de milles avec un équipage

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

ardent, bien que très las. Son capitaine n'a pas perdu un seul homme malgré les furieuses tempêtes affrontées dans l'Atlantique-Sud, les rencontres proches ou lointaines avec l'ennemi. C'est le bilan d'une croisière jusqu'ici unique au monde, mais que Garbers va surclasser dans les années à venir. C'est le couronnement, non pas d'une volonté politique, bien que la politique soit le moteur de l'action ; mais d'un amour commun porté par les membres d'un équipage au sport de la voile.

Christian Nissen attend maintenant que la brume se lève tout à fait pour reconnaître un amer rassurant. On entend gronder les brisants qu'il s'agira d'éviter et, pour passer le temps, les marins procèdent à la toilette du yacht, nettoient le pont gras d'humidité, coupant tout ce qui pendille des voiles effilochées par le ragage, jetant par-dessus bord bouts de toile et vieux filins, puis Nissen prépare le cocktail de la bonne fortune de mer. Après boire, chacun entreprend de se raser.

Doivent-ils revêtir leur uniforme de la Kriegsmarine ? La question se pose. Elle est discutée. Doit-on envoyer le pavillon de guerre ? Comment se présenter aux autorités espagnoles ? Sont-ils des prisonniers évadés regagnant l'Allemagne sur un voilier dérobé quelque part ? Sont-ils les marins de *Graf Spee* coulé devant La Plata et qui rejoignent ? Ils s'amuse beaucoup à la pensée qu'ils devront s'adresser à Christian Nissen dans des formes réglementaires... Oui, commandant !... A vos ordres, mon commandant !... Finalement, le commandant décide :

— On ne dit rien ! on parle en dialecte de Hambourg ! Bien malins les Espagnols qui le pigeraient !

La brume s'est enfin levée. La côte africaine se révèle, rébarbative, triste, mais riche en couleur locale sous l'aspect d'un chameau qui s'élève et descend au gré de la houle sablonneuse, rose puis rouge sous le soleil de plus en plus agressif, au fur et à mesure qu'avance la matinée. Ils battent des mains comme des enfants ! Les Allemands ont toujours beaucoup aimé le folklore africain !

On lève l'ancre. Le moteur tourne. Quelques bâtisses blanches et nues émergent des sables, au loin, à demi voilées par la brume qui traîne encore sur le désert... Est-ce

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

le port de Villa Cisneros?... Oui ! Toute une flottille de pêche se trouve au mouillage derrière une pointe ornée d'une balise inclinée que les vents ont dû ployer vingt ou trente ans plus tôt et que personne, depuis, n'a remise en état. Soudain, alors que le bateau décrit une large courbe en direction de la baie, Garbers aperçoit quelque chose de suspect caché sous la surface de l'Océan. Il donne un coup de barre brutal, évitant ainsi l'épave du grand transatlantique *Kaiser Wilhelm der Grosse*, armé comme croiseur auxiliaire pendant la première guerre civile de l'Europe 1914-1918 et coulé dans les eaux neutres, au mépris des lois internationales, comme toujours, par un croiseur anglais. Sans la vigilance de Garbers, à une minute près, la croisière s'achevait par un naufrage absolument stupide !

Ils en transpiraient encore au moment de jeter l'ancre parmi les goélettes et cotres peints de vives couleurs, filets séchant aux vergues, casiers à langoustes accrochés aux haubans. Ils furent abordés par les pêcheurs haillonneux, accablés de questions dans un idiome auquel ils ne comprenaient goutte, ce qui leur évitait de répondre dans leur langue encore plus hermétique : le hambourgeois !

Ils passent la nuit du 22 au 23 juillet mouillés dans la baie, et ne réussissent pas à dormir en raison de l'immobilité insolite du yacht. Le lendemain, comme aucune autorité ne se présentait à bord, Christian Nissen se fit débarquer par le dundee. Au-delà de la jetée ruinée qui représentait le seul aménagement portuaire existant, il prit pied sur un chemin raide et gagna le fort d'un pas mal assuré par manque d'entraînement ! C'était une construction vétuste et sordide qui devait avoir plus d'un siècle d'existence. Le gouverneur du Rio de Oro y vivait avec quelques officiers, le médecin de la colonie et sa femme. Nissen avait oublié que les femmes fussent si belles. Celle-ci en particulier qui, telle Pénélope, attendait son époux parti en mission et se tenait aux aguets derrière les jalousies de sa fenêtre, parée comme une madone, une énorme croix en or pendue au col.

Le gouverneur reçut le capitaine du voilier fantôme avec la plus grande courtoisie. En ce temps-là, le cœur des Espagnols battait pour Hitler et Mussolini. Christian Nis-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

sen lui donna les détails de son odyssée et, deux heures plus tard, l'émetteur radio de la colonie signalait à Berlin l'heureux retour de *Kyloé* et l'atterrissage de Robby en Union sud-africaine. Le lendemain, le capitaine fortuné s'embarquait pour l'Allemagne sur un avion italien qui ralliait Rome en provenance de Buenos Aires. Dans les semaines qui suivirent, l'équipage fut rapatrié par la même voie et reçut des permissions de détente bien gagnées !

*
**

Pendant ce temps, Robby Leibbrandt accablait toujours d'injures les gardiens de la prison de Pretoria, son directeur, les cuisiniers, ses avocats et le juge d'instruction. Il était redevenu le loup africain privé de « territoire » et chacun devait se garder pour ne pas recevoir, à défaut d'un coup de pistolet, quelque crochet du droit bien placé.

Il sera interrogé pendant presque deux ans. Le tribunal entendra 186 témoins à charge et les juges devront vérifier 130 000 pièces à conviction. Tel était le bilan de l'activité d'un seul homme capable, comme son modèle Hitler, de changer la face du monde !

Il revendiquera fièrement la responsabilité de tous les sabotages, la formation des Stormtruppen, l'exécution projetée du général Smuts et aussi celles de Pirow, du docteur Malan, du docteur van Rensburg, pourtant commandant général de l'Ossewabrandwag, tous considérés par lui comme traîtres au peuple, ou incapables d'assumer une responsabilité après le putsch qu'il aurait déclenché dès le mois de mars 1942 si on ne l'avait traduit devant un tribunal de... Voorlopers ! Toujours les conducteurs de bœufs ! Les conducteurs de bœufs de la cour suprême le condamneront à la peine de mort le 11 mars 1943.

On ne l'exécutera pas ! Plus habile qu'un de Gaulle, le général Smuts ne tenait pas à fabriquer un martyr capable de représenter, de siècle en siècle, la figure de proue des Boers en lutte constante contre la domination anglaise. Sa peine sera commuée en prison perpétuelle le 22 décembre 1943. Quand le parti nationaliste sud-africain prendra le pouvoir, oubliant les mauvaises intentions du révolution-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

naire à son égard, le président Malan le fera amnistier le 26 mai 1948 et libérer.

Il vivra dans sa ferme du Transvaal, avec la jeune femme qu'il avait épousée et ses deux enfants... La guerre était perdue et ses dieux morts mais, comme beaucoup d'autres, le SS africain croyait à leur prochaine résurrection. Le balancement classique de l'histoire portait à l'oubli des vainqueurs, à la promotion des vaincus ! Springbok, champion de boxe mi-lourd de l'Afrique australe, agitateur exceptionnel, Robby Leibbrandt deviendra progressivement célèbre. On écrira des livres sur sa vie et son odyssée. Cependant, malade, il ne reviendra plus vers l'action. La police l'arrêtera encore une fois, en 1952, le trouvant en train de haranguer une foule enthousiaste pour son antisémitisme, devant un cinéma de Johannesburg qui donnait un film sur Rommel, *le Renard du désert*, mais elle le relâchera aussitôt. Il disparaîtra tout à fait de la scène politique, mourant prématurément en 1966, âgé de cinquante-deux ans.

CHAPITRE IV

PASSIM

1942-1944

I. — SACRIFICE INUTILE

L'homme qui, à partir de 1942, va transcender l'aventure des voiliers fantômes par sa passion de la mer, un esprit d'entreprise et des connaissances inégalables est Heinrich Garbers, le camarade de Christian Nissen appelé, lui, à d'autres tâches.

Il est né sur les bords de l'Elbe. La petite histoire prétend que, tout enfant, il fréquentait plus volontiers les ports que l'école. C'est fort possible car lors de sa traversée solitaire de l'Atlantique en 1938, il ne brillait pas en calculs astronomiques, obligé de naviguer uniquement en latitude, comme les anciens capitaines analphabètes, ce qui ne l'empêcha pas de toucher New York avec la plus haute précision cinquante-deux jours après son départ de Falmouth.

Jeune homme, il possédait une yole de régates et se glissait discrètement jusqu'à Heligoland sous ses 22 mètres carrés de voile et en revenait, remontant l'Elbe à la barbe des douaniers, chargé de café, chocolat, riz, vendus hors taxes dans l'île et au marché noir à terre car, en 1919, la république de Weimar mourait de faim. C'était peut-être le dernier des « gueux de mer ». Ne pouvant attaquer des navires à l'abordage, car venant trop tard dans un monde trop vieux, il s'était rapidement tourné vers les sports de la voile. Il construisit lui-même son premier yacht, *Windspiel III*, coque acier de 9,80 par 2,70 avec arrière norvégien. Il l'engagea pour la première fois dans les régates de Burnham en 1935. La petite sirène, figure de proue

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

de *Windspiel III*, reparut dans les courses croisières de la Baltique, puis aux régates de Hollande en 1937, remportant la victoire au temps compensé sur toute la flottille. En 1938, il traversait l'Atlantique seul à bord de son voilier et regagnait Hambourg par cargo, la saison se trouvant trop avancée pour réussir un doublé de cette importance. Le début de la guerre le retrouva contremaître aux chantiers du Nord à Hambourg. Christian Nissen était venu le dénicher là, au mois de janvier 1941 pour l'embarquer sur *Kyloé*. C'est à bord de *Kyloé* qu'il avait appris à calculer les longitudes. Il se trouvait maintenant capable de maintenir parfaitement une route N.S., S.N. Quatre mois d'études supplémentaires après son débarquement donnèrent à ce gueux de mer frustré les connaissances scientifiques exigées d'un capitaine au long cours. Quand il en sollicita le brevet, on lui dit à Berlin :

— Ne perdez pas votre temps. Vous savez tout. L'amiralité vous réclame pour le service des croisières lointaines !

Heinrich Garbers s'était retrouvé au Havre, devant le capitaine de vaisseau chargé d'organiser l'appui maritime réclamé par l'amiral Canaris.

— Avez-vous un bateau à me proposer ? demanda-t-il tout de go.

Il pensait en effet : voilà un citoyen qui me tombe dessus les mains vides, va me réclamer une automobile et un chauffeur pour faire le tour de France des ports, puis, un jour, m'écrira depuis l'Allemagne qu'il a une rage de dents et ne peut plus naviguer ! Contrairement à son attente, Garbers affirme :

— *Vogel* de Hambourg ferait très bien l'affaire !

C'est un beau yacht norvégien, puissant, qu'on peut facilement gréer avec une voile à corne et camoufler en bateau de pêche. Le capitaine sursaute, fronce le sourcil et réplique :

— Impossible !

Pour une excellente raison qu'il n'énonce pas : ce yacht appartient à son frère !

Heinrich Garbers n'obtient pas *Vogel*, mais la voiture et le chauffeur dont il a besoin pour explorer les ports français. Entre Dunkerque et Arcachon, il découvre quantité de

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

yachts dont aucun ne répond à ses désirs. Il se montre en effet plus pointilleux que Christian Nissen, peut-être par nature, mais plus probablement par nécessité. C'est que les services de l'amiral Canaris lui demandent d'entreprendre plusieurs croisières vers l'Angola portugaise et l'Amérique du Sud. En outre, Garbers a cru comprendre, à Berlin, qu'on attendait de lui non pas un raid lancé à la bonne fortune de mer, comme ceux de *Soizic*, *Anni Braz Bihem*, mais un véritable service régulier. C'est tout juste si l'amiral ne lui a pas demandé d'en fixer les horaires !

Après bien des hésitations, il se décide pour *Passim* découvert en rade de Brest. Il appartient à quatre frères qui l'ont fait construire sur le modèle des thoniers français. Il déplace 30 tonnes, avec 16 mètres de long hors tout, 4,50 m de large, 2,40 m de tirant d'eau et porte 140 mètres carrés de voilure, flèche incluse. Il est logeable, même confortable, comme il convient pour de longues croisières sans escale. Une seule objection : sa rapidité relativement faible. Garbers en discute avec Klaus Langhost qu'il a déjà recruté et lui dit :

— Jamais on ne tirera plus de 7 à 8 nœuds de ce bateau avec ses deux mètres de coque immergés et autant en haut dans le vent !

— C'est probable, confirme Langhost, mais le moteur a l'air excellent.

— Il peut aider près de terre, bien que faiblement avec 16 chevaux, mais au large... hum ! Enfin, on s'embarque à la voile, n'est-ce pas ?

Heinrich Garbers achète donc *Passim* et le conduit à Arcachon, pensant que plus il sera basé au Sud et moins il devra parcourir de milles pour rallier l'hémisphère Sud. Il juge également que le bassin d'Arcachon, presque uniquement fréquenté par des ostréiculteurs et des plaisanciers, se prête mieux que Brest aux allées et venues discrètes d'un yacht. Ici, pas de bunkers pour sous-marins en construction, comme à Brest, Lorient, Saint-Nazaire, Bordeaux. Peu de secrets militaires à découvrir pour les services d'espionnage anglais, très actifs dans les grandes bases de la Kriegsmarine.

Le raisonnement du capitaine paraît de prime abord

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

juste mais pêche par son ignorance du milieu français. Arcachon, c'est Clochemerle. La forêt landaise le cerne sur trois côtés. Les hommes qui vivent solitaires dans ces espaces silencieux sont habitués à réfléchir et, de par leur situation, cultivent le mystère et ses interprétations. Comme les pêcheurs bretons, les marins d'Arcachon sont d'anciens paysans, et plus finauds ici que là-haut ! Prétendre devant eux qu'un équipage allemand se livre aux joies désintéressées du yachting sur le bassin d'Arcachon, en 1942, fait naître sur leurs lèvres un certain sourire. Arcachon se trouve à 60 kilomètres de Bordeaux qui possède une base de sous-marins en construction et, par conséquent, un espion anglais.

Une semaine après l'arrivée de Garbers sur *Passim*, Londres ne peut pas ne pas s'intéresser à cette présence qui, sans révéler l'importance de celle de *Scharnhorst* et de *Gneisenau* à Brest, n'en pose pas moins un point d'interrogation... Il pourrait s'agir d'un bateau-école ? Trop petit. Un vrai yacht qui sert au délassement des sous-marinières retour de croisière, comme le ski pour les pilotes de stukas ? Peu probable. Un voilier allant déposer des agents de l'Abwehr en Portugal ? Cette dernière hypothèse semble plausible, mais comment les services secrets anglais imaginaient-ils que Garbers appareille paisiblement et sans volonté suicidaire pour Mossamédès et les côtes bordant le désert de Namib en Afrique australe ?

*

**

Passim franchit les passes à l'étable de haute mer le 2 août 1942. L'équipage comprend un radio, un cuisinier et quatre matelots. Garbers n'a pas renouvelé les erreurs commises par Nissen au début de la campagne des voiliers fantômes. Il a recruté lui-même son personnel parmi d'anciens camarades plaisanciers, tous experts en navigation hauturière. Ils se connaissent de longue date, proviennent tous des bords de l'Elbe ou de la Baltique, parlent l'allemand avec le même accent et connaissent le même argot maritime. Ils sont fixés sur leur caractère respectif ce qui garantit des rapports faciles au cours d'une très longue croisière.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Garbers n'est pas un Kamikazé. Il compte bien déposer ses trois passagers sur les côtes de l'Afrique australe, en revenir libre et vivant avec ses camarades. Une très grande prudence équilibre son audace. Malin et méfiant, il a bien compris que les indigènes d'Arcachon savaient maintenant tout ce qu'ils pouvaient savoir de *Passim* et son équipage, tout sauf l'essentiel. Ils ignoraient sa qualité d'enseigne de vaisseau auxiliaire de la marine de guerre et l'énorme quantité de vivres et d'eau que *Passim* emportait dans ses flancs. Enfin et surtout, ils ne savaient rien de son chargement de peinture !

Quand la première nuit tombe sur l'Océan, à 30 milles des passes, Garbers siffle et appelle tout le personnel au travail, y compris les trois passagers. Branle-bas à la peinture ! Le yacht a quitté Arcachon blanc comme un cygne. Il reparaitra bleu quand l'aube naîtra. Le capitaine a fait saisir dans les haubans les grandes antennes à pêcher le thon et arbore un pavillon portugais. Le Sunderland, hydravion de reconnaissance à grand rayon d'action, qui, alerté par les services secrets anglais, le survole à basse altitude dans le courant de la matinée, recherchant un yacht blanc en fuite, ne trouve plus qu'un thonier portugais bleu faisant probablement route sur Santander. S'il ne s'était pas contenté d'un examen superficiel, peut-être eût-il constaté que le bordé n'avait pu être correctement barbouillé jusqu'à la flottaison en raison du mouvement de roulis. Mais il ne faut pas trop demander aux aviateurs !

Passim taille maintenant sa route par vent arrière et petit temps, allure de tout repos. Allongés sur le pont, torsos nus, Klaus Langhorst, Smutze et Hans Gaden prennent un bain de soleil, tandis que le capitaine tient la barre. N'eût été la visite du Sunderland, ils pourraient s'imaginer revenus au bon vieux temps de la paix, naviguant à la plaisance au lieu de s'en offrir seulement les nostalgies. Ces étendues bénignes du golfe de Gascogne, au mois d'août, paraissent libres de tempêtes et d'Anglais. Mais il ne faut pas s'y fier ! Deux jours plus tard, en prenant l'écoute de la radio portugaise, ils apprendront qu'un hydravion Sunderland a mitraillé des pêcheurs au large du cap Finisterre que *Passim* doit reconnaître avant de se lancer dans l'Atlantique. Les

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

instructions de Berlin imposent en effet cette route nautique.

Une fois reconnu et doublé le cap, Garbers dit à Langhorst :

— Ces types des bureaux représentent une belle bande de cornichons ! Qu'est-ce que j'irais foutre dans l'Atlantique, sur la route des convois, alors que nous resterons si bien cachés parmi les pêcheurs en serrant la côte ?

Et il poursuit, plein Sud, dans des eaux très fréquentées jusqu'à la hauteur de Lisbonne... Mais le camouflage de *Passim* n'est pas aussi parfait qu'il l'imagine. D'abord, son capitaine ne maintient pas plus de trois hommes sur le pont, soit la moitié de son personnel, tandis qu'il y a toujours foule sur les thoniers portugais, 15 à 20 marins généralement, et qui ne manœuvrent pas torse nu, même par ce grand beau, comme les Allemands !

C'est pour cela que beaucoup d'authentiques thoniers portugais infléchissent leur route vers *Passim*, le rangeant parfois à moins de vingt mètres, l'équipage criant :

— Amigo ! Amigo !

Les Allemands répondent en gesticulant :

— Amigo ! Amigo !

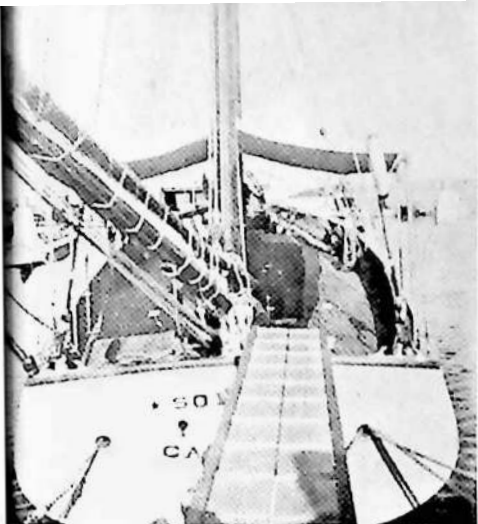
Ces examens superficiels se passent sans difficulté. Les vrais pêcheurs portugais n'ont aucune raison de suspecter a priori ce thonier battant pavillon de leur marine. Mais la tactique de Garbers comporte d'autres points faibles qui, la malchance aidant, pourraient servir de base à quelque désastre. Il court sous l'allure d'un thonier à la ligne en ignorant que le thon ne se présente pas avant la fin août dans ces parages, mais les Portugais, eux, le savent ! Apercevant les grandes lignes saisies dans les haubans de *Passim*, une intense curiosité les brûle. Ils se rapprochent pour savoir s'il a découvert ou non le poisson.

— Bonito ?... Bonito ?... Bonito ?...

Ignorant mais prudent et pour ne pas devenir un objet d'envie, obligé de préciser où, quand, comment il a, plus heureux que tous les autres, pêché du thon hors saison, il leur répond :

— Ni uno bonito !

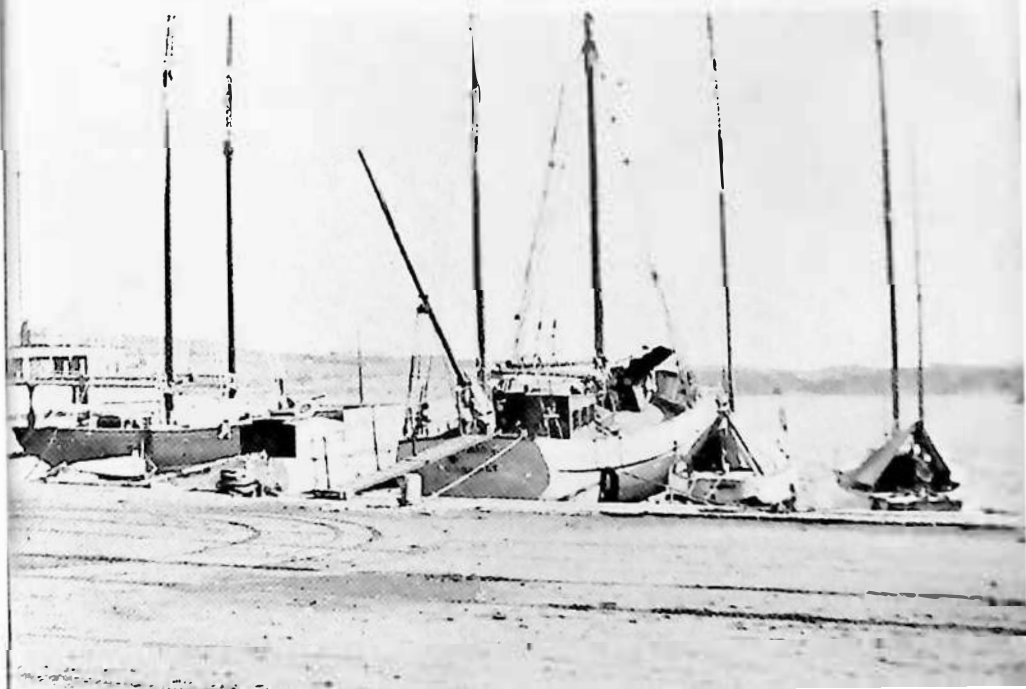
Les curiosités s'apaisent.



Soizic.
René Marzin, capitaine de *Soizic*
avant 1940. Il confisqua l'hélice
du bateau, faisant ainsi échouer
l'expédition de l'Abwehr en baie
de Baltimore.



Soizic à quai dans son port
d'attache, Camaret, au moment
de sa réquisition par Christian
Nissen.



Schiffname: *Soizic*
 Typ: *9h. Reibm. Breiter Korb*
 Baujahr: *1937*
 Bauort: *Regelwerk mit Hilfsmotor*
 Hersteller:

Abmessungen:
 B.R.T.: *38,54* N.R.T.: *21,44*

netto ohne:
 Trag. mit Seilen:
 Länge: *14,82* m. Breite: *5,40*
 Trag. hoch: m. hoh: *2,65*
 Anzahl der Decks:
 Höchstgeschwindigkeit:

Baujahr: *1937*
 Bauort: *Holz*
 Baumaterial: *Holz*
 Bauweise:
 Klasse:

Son. Abmessungen bei:

bei Yule I:	
bei Yule II:	
bei Yule III:	
bei Yule IV:	
bei Yule V:	
bei Yule VI:	

Aufhängenrichtung:
 1. Kl.: Kammern zu Betten
 2. Kl.: Kammern zu Betten
 3. Kl.: Kammern zu Betten
 Güterabgabe:
 Schütz. Vorrichtung und Antrieb
 Verankerung: Schlagside für Perlenen
 Weitere Interbauanordnungen für Perlenen

Maschine:
 Art der Maschine: *Motor (Baudois)*
 Zahl der Zylinder: *2 Zyl.*
 Zahl der Segel: *1957*
 Baujahr der Kasse:
 Durchmesser:
 Brennstoffart: *Gasöl*

Decksanordnungen:
 Stellen, Zahl der:

Aufhängen:
 Größe der Yule I:
 Größe der Yule II:
 Größe der Yule III:
 Größe der Yule IV:
 Größe der Yule V:
 Größe der Yule VI:

Aufbaumass.: Zahl und Tragfähigkeit:
 bei Yule I:
 bei Yule II:
 bei Yule III:
 bei Yule IV:
 bei Yule V:
 bei Yule VI:
 Kräfte bei Yule: Tragf.
 Kräfte bei Yule: Tragf.

Aufbaumass.:
 Tragfähigkeit:
 Tragfähigkeit:
 Tragfähigkeit in Doppeldeckanlage:

Art des Decksaggers:

PS: *45/55*
 Geschwindigkeit: km:
 Höchstleistung: km:

H. Yacht
Soizic

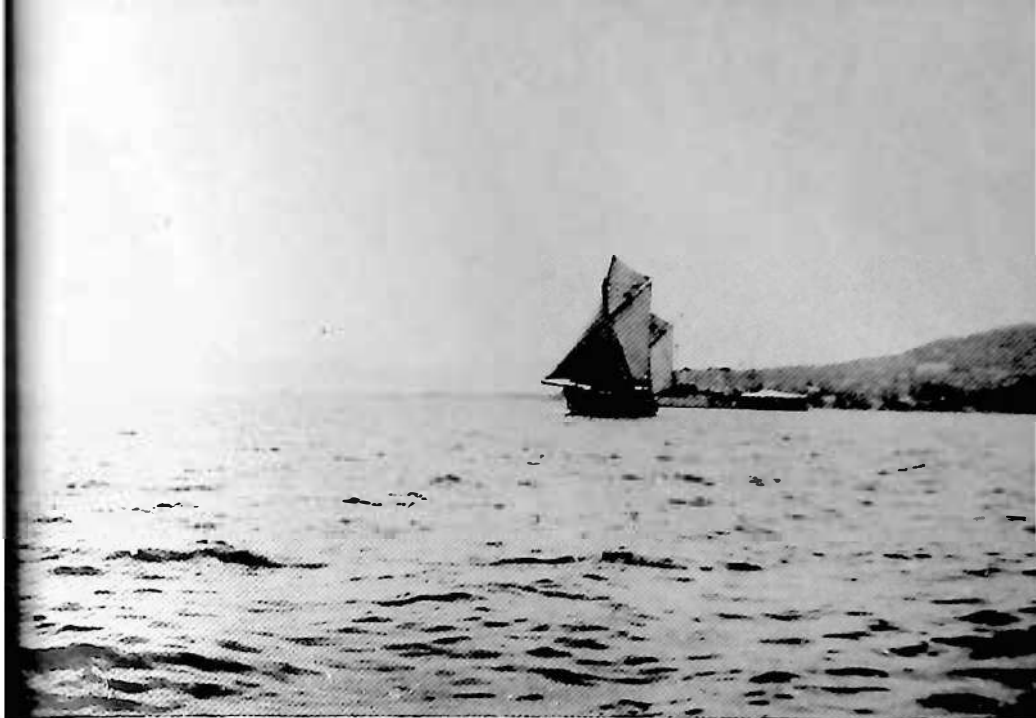
G. Maschine: Zahl:
 Baujahr: Zeit, Leistung, Ann:
 Schmelzwerk: Zahl:
 mit ohne Sammelmaschine:
 Zahl der Manipulatoren: und Imp., etc.:

FT-Anlage: System:
 Art des Gerates:
 Richtseite bei Yule: sm, Nacht: sm
 FT-Maschinen:

Sanfterhalt:
 Höhe Sanfter: m. Höhe:

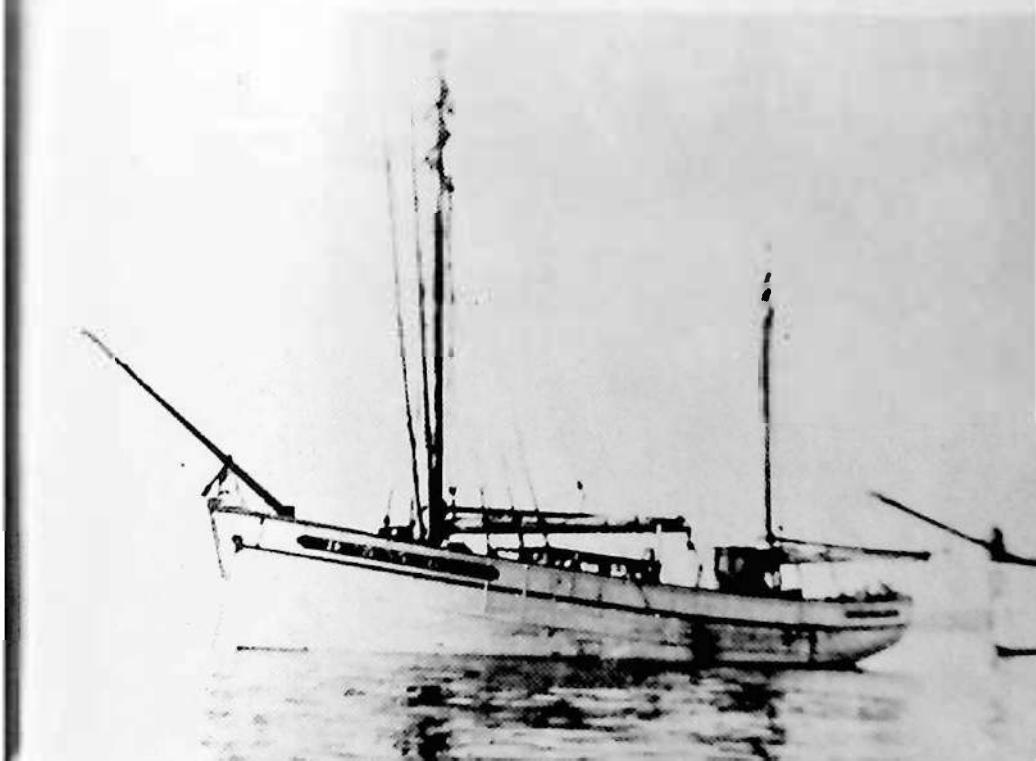
Brennstoffverbrauch:
 für 1 Seemeile: t, 1 Halentonne:
 Motorleistung für Betriebsdruck: kg
 Motorleistung mit Motorleistung: sm
 Motorleistung ohne Motorleistung: sm

Traces laissées par le passage de Soizic dans les archives du III^e Reich.



Portant toute sa toile *Soizic* appareille pour son destin de voilier fantôme.

Anni Braz Bihem.

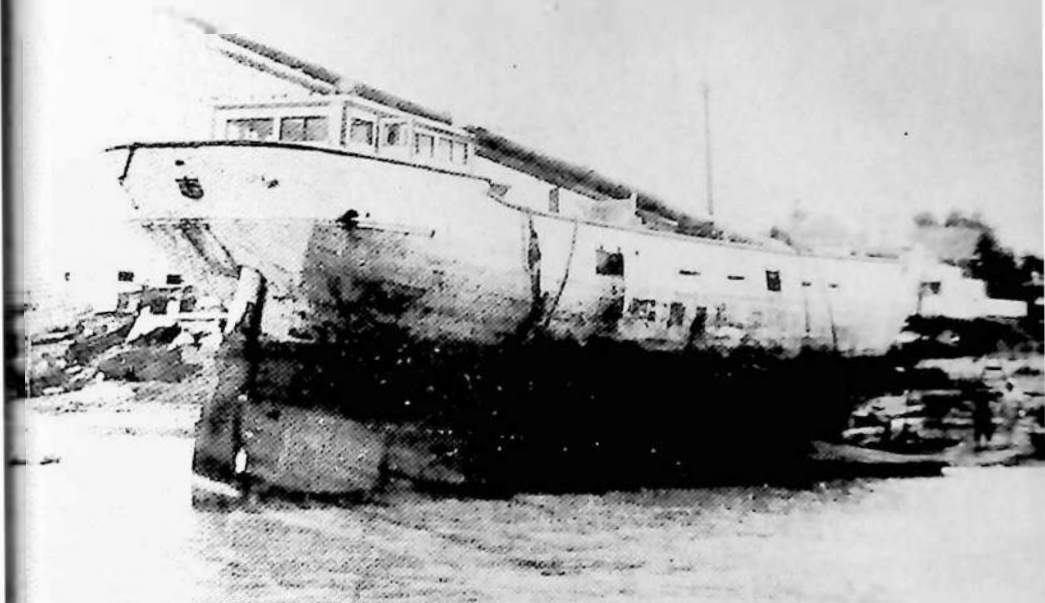


Baujahr: *1944*
 Hersteller: *Wasserschiffbauwerk*
 Name: *Wasserschiffbauwerk*
 Bauart: *Einmastig*
 Material: *Alu*
 Länge: *10,00*
 Breite: *3,50*
 Gewicht: *2,000*
 Verleih-Nr.: *8156/44*
 Verleihdatum: *23. 10. 44*
 Rückgabedatum:
 Verleihdatum: *Or*
 Bemerkungen: *mit 8156/44 gelöst für Mat. Front-Luftkl. S. 60 exp.*
mit 8814, 44 gelöst für "Passim", im Kriegszustande

Le yacht *Passim* dans les archives du III° Reich.



Le terrible Robbey Leibbrandt, champion de boxe de l'Afrique du Sud, « challenger » du national socialisme dans le Dominion britannique, débarqué sur les côtes de Lembert Bay par le yacht *Kyloë* en juin 1941.



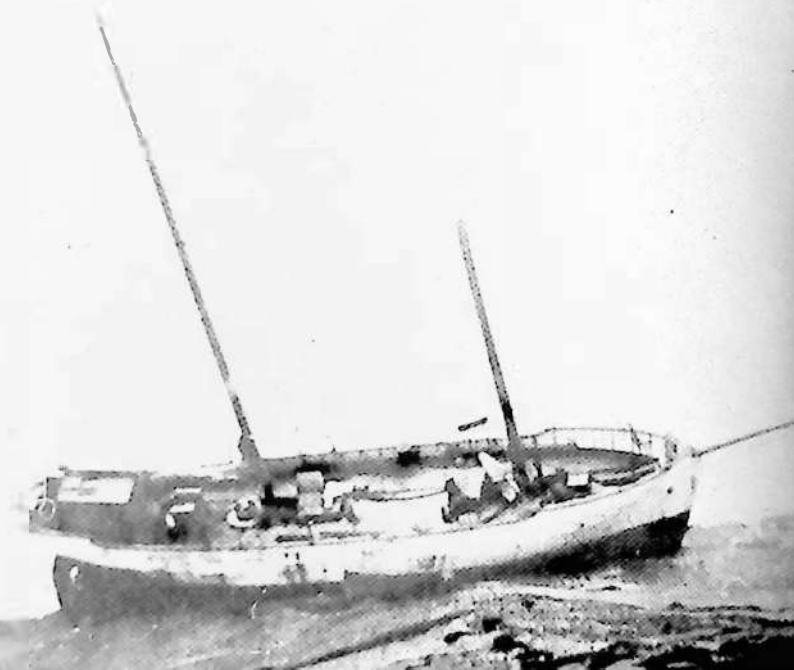
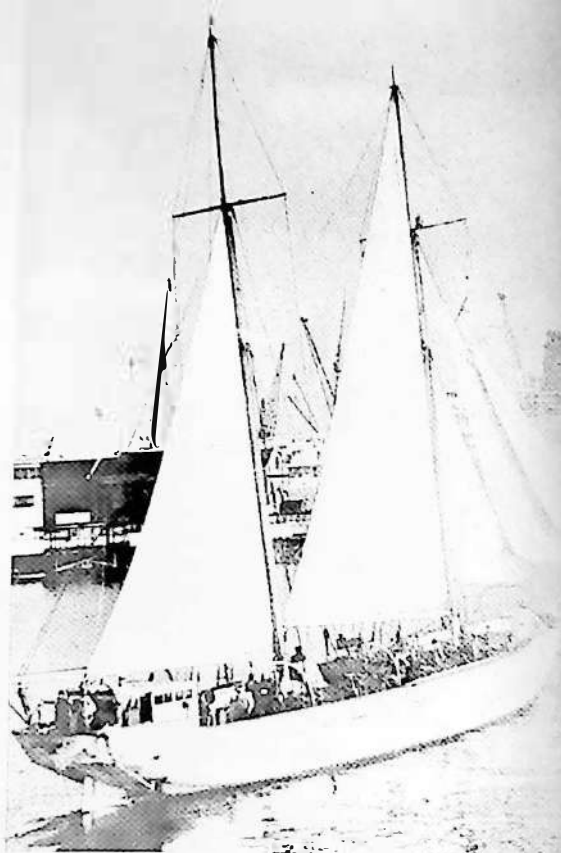
Falken à Umbao, au début de sa réfection par le SS Hauptsturmführer Lienhardt.

Her Doktor Profesor Lienhardt, descendant des Vikings de la Frise du nord, armateur et capitaine de *Falken*.



Falken bichonné et pomponné par les Anglais appareille de Southampton pour Buenos Aires. Au fond, le géant des mers *Queen Mary*.

Falken échoué au sud du golfe de Peñas et abandonné par son équipage chilien.





Catalina quitte le détroit de Magellan.

Le canal Barbara après un «williwaw».





Les derniers indiens Alakaloufes (métis-sés) viennent mendier au passage du *Viña del Mar*, courrier Valparaiso-Punta Arenas.



Au nord de l'île du faux cap Horn, un calme plat qui renie la tradition.

Catalina dans les eaux glacées du canal Crooked, après l'exploration de la terre Saint-Agnès. A droite : Saint-Loup.



LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Amigo, amigo !

Les embarcations défilent à contre-bord pendant quelques secondes et le voilier fantôme sort victorieux de l'examen de passage, s'éloigne et met le cap sur Madère.

*
**

Garbers vivait maintenant hors du temps, dans la solitude océane que seuls connaissaient les anciens voiliers partant à la recherche des alizés. Pendant soixante-dix jours de mer, les plaisanciers allemands n'apercevront ni une fumée, ni une voile. Ils auraient pu se croire en train de découvrir les eaux primordiales de la planète, avant l'apparition de l'homme, si la liaison radio avec leurs pays ne les avait périodiquement rattachés à l'espace infernal où flam-bait la guerre civile des Aryens. La vacation de Berlin tombait tous les quatorze jours, celle de *Passim* tous les deux jours... Rien à signaler... Rien à signaler au paradis de la mer...

Garbers avait rangé Madère et mis le cap sur les Canaries mais, pour ne pas tomber trop tôt dans l'alizé qui l'aurait poussé prématurément jusqu'au Brésil, il se tenait maintenant un peu dans l'Est, descendant vers l'équateur. Malgré ses œuvres vives de yacht, *Passim* ne pouvait guère serrer le vent de très près et ne réussissait pas à dépasser 9 nœuds dans les conditions les plus favorables. Mais, jour après jour, il avançait à travers les inexorables solitudes de l'Océan, sous un ciel de plus en plus pathétique. Les « Satanicles », ces petits palmipèdes de la taille d'une hirondelle qui, selon la tradition, incarnent les âmes des péris en mer, rencontrés à la latitude de Gibraltar, les avaient abandonnés. Océan vide. Ciel vide, rarement animé par le vol d'un « fou », d'une frégate, qui, plus rarement encore, venait se reposer sur le gréement afin de reprendre des forces en vue d'achever quelque fabuleux vol intercontinental...

Rien à signaler à bord, mis à part le travail de routine. Mais cette paix apocryphe n'autorisait aucun abandon. Garbers maintenait *Passim* aussi rigoureusement propre que s'il devait se présenter à des régates organisées par un club

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

anglais. Il ne pouvait rien entreprendre pour conserver une carène claire, la défendre contre les énormes anatifes qui, dans ces mers chaudes, s'accrochaient à elle, mais entretenait avec le plus grand soin voiles et gréement d'où le bateau tirait sa vie vagabonde. C'est à travers ses voiles que *Passim* s'intégrait à l'âme du monde. Elles se trouvaient déjà fatiguées et le capitaine savait qu'elles devaient le pousser encore pendant des milliers et des milliers de milles.

Parvenu sur le 20° degré de latitude nord, Garbers fit voile tribord amure, poussé par l'alizé du S.E. jusqu'aux abords de Trinidad. *Passim* courut alors sous le vent d'Ouest vers la côte d'Afrique et revint à nouveau avec les vents du S.E. Il retrouvait ce que les cap-horniers, les « limes juicer », les clippers de la course du thé ou de l'opium avaient connu cent ans plus tôt : un monde encore à soumettre à la volonté des hommes audacieux. Il collait au monde comme la voile au vent et, voile sous vent, dominait le monde.

Garbers ne se demandait jamais si cette domination de l'homme blanc sur toutes les mers du globe avait ou non produit d'heureux effets. Il savait seulement qu'en allant au fond des choses, il fallait bien admettre que, cap-horniers, clippers du thé, voiliers de traite n'avaient été armés que pour des fins sordides : toujours plus de vitesse, toujours plus de capacité pour faire toujours plus d'argent. Il avait fallu ces capitaines audacieux, le sacrifice de ces équipages et le génie des architectes navals pour transcender le mobile premier et, à partir de lui, construire cependant une épopée. Dans le cadre de cette histoire qu'elle prolongeait, que valait donc sa mission ? Apolitique, il ne pouvait répondre à cette question qu'en marin. Les voiliers fantômes de l'amiral Canaris sur lesquels il servait avec ses camarades plaisanciers, reprenaient l'histoire de la marine en bois à son point de départ ; l'exploration d'un monde redevenu redoutable du fait de la guerre sur mer. Entre Garbers et les Vikings qui découvrirent l'Amérique existait de nouveau une solution de continuité.

Ils passèrent la ligne le 12 septembre. Neptune procéda aux cérémonies habituelles mais, au lieu de vider une bou-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

teille de bière sur le crâne des patients, il la versait dans leur gosier.

Passim naviguait maintenant sur un océan confidentiel, au centre d'un horizon réduit, limité par de fines vapeurs et qui se déplaçait en même temps que lui, dans une ambiance qui, par contraste avec la moiteur chaude des tropiques, leur paraissait froide. Garbers pensait que cette lumière pâle tombait du ciel tendu de gris sur les voiles de *Passim*, comme l'annonce d'une visitation d'un Neptune en présence réelle. Venait-il absoudre les trois agents secrets qu'il avait à bord ? Il ne savait rien d'eux, sinon qu'ils étaient allemands, dépendaient directement de l'amiral Canaris et voués à ce service inutile d'où sortent presque toujours les figures de proue de l'histoire humaine. S'il ne connaissait pas le détail de leur mission, il savait, par contre, que les agents déjà débarqués, d'abord par les sous-marins, puis *Soizic*, *Anni Braz Bihem*, *Kyloé*, n'avaient joué qu'un rôle insignifiant avant de se faire tuer ou de tomber aux mains de l'ennemi. Il respectait donc ses trois passagers qui, peut-être, allaient mourir. Ils se comportaient d'ailleurs en bons camarades et matelots acceptables à l'occasion, contrairement au Boer démiurge et intolérable de *Kyloé*. Deux d'entre eux devaient être déposés sur la côte ourlant le grand désert de Namib, le troisième au sud de la baie de Mossamédès.

Le 5 octobre, au lever du jour, le capitaine de *Passim* envoya les couleurs de la Kriegsmarine pour saluer la côte de l'ancienne colonie allemande du Sud-Ouest africain, annexée par l'Angleterre après 1918. Depuis les atterrages de Lisbonne, ils n'avaient jamais aperçu une terre pendant soixante-dix jours de navigation. Celle-ci se montrait hostile et morne, ourlée de plages de sable interminablement défendues par un rouleau dont l'écume paraissait retomber sous forme de gouttes d'or, sous l'éclairage rasant du soleil levant, comme si les mines sud-africaines du fabuleux métal déversaient sur le littoral le surplus de leur production. Mais derrière ces plages, n'existait aucune mine d'or.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Pas une ville. Pas un village. Pas une ferme. Pas un arbre.

Aucun amer relevable ne permettait au capitaine de situer exactement son point d'atterrissage, mais peu importait aux deux agents secrets. De toute manière, ils leur faudrait parcourir 300 kilomètres à pied à travers le Namib, à moins de découvrir des ânes qu'ils pourraient monter grâce aux deux selles qu'ils emportaient. Entreprise folle mais qu'ils avaient jugée digne d'eux depuis le départ.

Le matériel fut méticuleusement arrimé dans l'un des canots pneumatiques. Considérant le lourd générateur à manivelle destiné à l'alimentation de l'émetteur radio, Gargers leur dit :

— Jamais vous ne porterez ça pendant 300 kilomètres !

— Pourquoi ? Nous l'avons bien porté au Soudan anglo-égyptien ? Nous avons l'habitude !

Il haussa les épaules, fit mouiller deux ancrs par un fond de 12 mètres et *Passim* se mit à rouler paisiblement sur la houle longue et souple de l'Atlantique-Sud. Le soleil montait rapidement et le grand désert prolongeait l'océan par des vagues rouges qui reprenaient les vagues vertes, mais figées dans une matière minérale, hostile et morne, que les deux agents contemplaient sans mot dire tout en s'équipant :

— Je vais vous remorquer jusqu'à la plage, annonça le capitaine.

Il prenait son temps. La présence de *Passim* au large du grand désert de Namib ne revêtait pas l'importance de celle de *Soizic* en baie de Baltimore. Une solitude absolue enrobait la mer et la terre pour maintenir jusqu'au bout le secret de l'opération. L'heure de la séparation, enfin, sonna. Une étrange émotion serrait la gorge des marins, chacun prenant conscience des dimensions de l'aventure que les deux agents affrontaient. Eux semblaient impassibles, tout entiers tendus vers le succès de leur mission, prêts sans doute à reprendre le vieux cri des émigrants partant au XIX^e siècle pour tenter leur chance sur les placers australiens, comme pour exorciser le cap Horn qu'ils allaient doubler d'Est et Ouest : « Melbourne ou l'enfer ! »

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Armez les canots ! commanda le capitaine.

Tous s'affalèrent dans les embarcations. Celle des agents apparaissait chargée à couler bas et Garbers se demandait si elle franchirait la barre. Les marins ramaient maintenant avec énergie et le rivage se dessinait de mieux en mieux. Quelques faibles brisants écumaient au-delà de la barre qu'ils surmontèrent de justesse. Garbers largua la remorque trop tardivement pour que les agents secrets aient le temps de manœuvrer pour leur compte ; le canot chavira mais fut tout de même poussé vers la plage. Rassuré quant à la vie des hommes, Garbers vira de bord.

A peine de retour sur *Passim*, mission accomplie, il fit remonter les ancres et envoyer les voiles. Il apercevait distinctement dans les oculaires de ses jumelles les deux agents en train de disposer sur le sable leur matériel récupéré et trempé.

— J'espère que leur émetteur radio s'en est allé par le fond ! dit Smutze... Sans lui, il leur reste quelque chance de traverser le désert !

Passim s'éloignait maintenant de la côte. Les deux silhouettes n'étaient plus que des points mouvants sur la perspective rouge du sable. C'était la dernière image que l'équipage du voilier fantôme conserverait de ces compagnons de traversée. Nul ne devait plus jamais entendre parler d'eux, même après la guerre. Leurs os blanchissent sans doute encore aujourd'hui derrière quelque rocher, ou dans le pli d'une dune du grand désert de Namib avec, autour d'eux, quelques explosifs inutilisés, quelques pistolets, peut-être même un émetteur radio gâché par l'eau de mer mais qu'ils avaient convoyé jusqu'au bout comme témoignage sur le « service inutile » qui plaçait leur destin très au-dessus du destin ordinaire des autres hommes.

* *
* *

Alors qu'ils espéraient une navigation de retour paisible, comparable à celle de l'aller et rêvaient des plats bien mitonnés que Smutze préparait quand la mer lui en laissait le loisir — la soupe de poissons à la tête de barakuda en

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

particulier — l'Atlantique allait tenter de leur fermer la route vers leur port d'attache : Arcachon.

Ils venaient de mettre en panne à 700 milles au nord du premier point de débarquement, en baie de Mossamédès, pour déposer le dernier des agents secrets. Contrairement aux deux disparus, il avait réclamé sa mise à terre sur une côte habitée. Tout s'était passé sans incident. Quelques mois plus tard, à Berlin, le capitaine de *Passim* apprendra qu'ayant recherché le contact avec certains Portugais de sa connaissance, dénoncé par les noirs, l'agent n'était pas resté libre de ses mouvements plus de vingt-quatre heures ! Il terminera la guerre en Angola, dans un camp d'internement.

Libéré de ce fret plus dangereux qu'une tonne de T.N.T., le yacht remonte maintenant dans le N.-N.W. L'esprit libre, les plaisanciers n'ont plus à compter qu'avec l'océan et l'état du navire. Ses œuvres vives ne sont plus claires ; ses voiles de mauvaise qualité, car blanchies chimiquement, commencent à se déchirer à peine franchie la ligne. Le jeu de la paumelle et de l'aiguille ne cessera plus jusqu'à la fin. C'est ainsi que, jour après jour, un spinnaker fournit des pièces pour réparer la grand-voile mais, comme sa fine toile offre peu de résistance, chaque pièce en appelle tout de suite une autre, jusqu'à ce que la grand-voile ait entièrement digéré le « spi ». Pas d'autre toile à bord que les petites voiles de cape pour la misaine et l'artimon et un tourmentin qui, très vite, va trouver son plein emploi.

Garbers a décidé de ranger les Açores non encore occupées par les Américains. Il n'y rencontrera pas l'ennemi mais la tempête. Pour tailler de la route avec les bouts de toile qui lui restent, *Passim* exigeait jusqu'ici des vents de force VI à VII. Le voici maintenant comblé par des vents de force VIII et même X. Du 11 au 13 décembre 1942, un véritable ouragan ravage les parages des Açores.

— Je n'ai jamais vu ça ! dit le capitaine à ses compagnons.

Les creux sont devenus des vallées aux pentes abruptes que *Passim* escalade en gémissant de toutes ses membrures. Le vent arrache le sommet des crêtes et emporte l'écume

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

blanche dans un mouvement tourbillonnaire qui rappelle celui des tempêtes de neige antarctiques ou alpestres à haute altitude. Ses hurlements couvrent les ordres donnés sur le pont et, à l'intérieur, toute conversation qui n'est pas clamée. Tout ce qu'on n'a pas rigoureusement saisi voltige dans le poste, la cuisine ou le carré. Garbers, maintenant lié à son banc par la taille, a tenté au début de quitter la cape et courir sous le petit tourmentin. Les lames embarquent par l'arrière et recouvrent le pont. Klaus Langhost qui monte pour relever le barreur à l'instant où *Passim* embarque une lame énorme, se voit renversé et disparaît. A l'instant où il va passer par-dessus bord, il réussit à crocher un bas hauban et semble littéralement s'enrouler autour de lui avec une férocité de bête défendant sa vie.

Garbers pense que s'il persévère à courir en fuite, personne à Berlin ne saura jamais si *Passim* doit être porté « en retard » par capture jusqu'à la fin de la guerre, ou « disparu », car le radio ne se trouve pas en mesure d'émettre. Personne ne rapportera à l'amiral Canaris combien fut rude la mort du bâtiment, profonde l'angoisse de son équipage, ni quels mots vinrent sur les lèvres des hommes quand ils comprirent que tout était perdu. Alors Garbers se résigne à reprendre la cape.

— Ça nous cavalait si fort au derrière qu'on devait filer plus de 10 nœuds avec nos méchants bouts de toile ! dit-il à ses compagnons quand ils réapparaissaient sur un pont devenu moins dangereux.

Les mouvements ralentis du navire leur semblent maintenant dérisoires et répondent mal à leur fièvre de retour. L'ouragan souffle depuis quatre jours. Une éternité qui brise les volontés, plonge l'équipage dans une torpeur malade. Puis le vent mollit un peu, repasse à la force VII ou VIII et s'y maintient pendant toute une semaine. On a le temps de dresser le bilan de la tempête, découvrir ce que la mer a ou n'a pas détruit dans les œuvres dormantes et procéder aux réparations. *Passim* marche mieux sous sa misérable paire de lambeaux de toile, et petit à petit, se rapproche de la côte espagnole. L'espoir de rallier Arcahon avant la Noël reprend corps. Puis, les vents virent au

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

N.-N.W. et, dans l'impossibilité de faire un bon près, *Passim* se traîne.

*
**

Le 24 décembre, ils se trouvaient seulement à 30 milles de leur port d'attache et le capitaine Garbers s'apprêtait à tenir les promesses faites à l'équipage quand une forte tempête de neige du Nordet lui tomba dessus. La neige coulant du ciel et la blanche écume arrachée à l'Océan se mêlaient pour peupler la nuit sainte de fantômes exorciseurs. L'équipage reprit la lutte contre les vents contraires en rêvant de dinde fumante et de chants recueillis... *Stille Nacht*... Douce nuit!... Sainte nuit!... Le vent strident remplaçait les chants des enfants; la sempiternelle boîte de conserve et le biscuit de mer, les petits plats que, depuis longtemps, Smutze ne préparait plus sur son fourneau dont la suspension à la Cardan n'étaït plus les mouvements de la mer...

Cette succession de tempêtes leur offrait cependant une consolation: l'assurance qu'aucun avion, aucun destroyer anglais ne pouvait les repérer, les interner ou les détruire si près du port par ces longues nuits, ces jours brefs chargés de neige et d'embruns volant par-dessus les mâts.

— Eh bien! dit Garbers, si nous avons manqué la nuit de Noël à terre, nous y fêterons le Jour de l'an!

Un tel espoir lui aussi s'estompait, car la tempête de Nordet avait refoulé *Passim* jusqu'à la hauteur de Santander! Avec une patience admirable, ils entreprirent de remonter vers le fond du golfe de Gascogne et, le 31, ils se trouvaient par le travers de Saint-Jean-de-Luz. Puis de Bayonne. Garbers décida d'y relâcher. L'équipage se trouvait à bout de force et, moralement incapable de supporter deux jours de mer supplémentaires pour rallier Arcachon. Il dit à Kurt, le radio :

— Passe un message : Matador demande l'aide d'un bon remorqueur...

Le phare accusa réception et, trois heures plus tard, *Passim* se trouvait à quai, dans le port de Bayonne, gardé par des soldats armés; cependant que Garbers se rasait, enfilait sa vareuse d'enseigne par-dessus son pull-over bleu,

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

capelait sa casquette. Quand il prit pied sur la terre ferme il s'aperçut qu'il ne possédait plus la notion d'équilibre sur une surface non mouvante ! Il avait en effet parcouru 14 000 milles sans escale, restant cent quarante jours à la mer sans recevoir aucune aide extérieure de quelque nature que ce soit ! Comme les capitaines de l'ancienne marine à voile, et plus encore que ces maîtres des solitudes qui, tout de même, faisaient des escales, croisaient d'autres navires, il avait perdu le souvenir de la terre. Il avait reçu ce même choc en débarquant de *Kyloé*, déjà, mais il touchait maintenant Bayonne comme capitaine d'un voilier de l'organisation Canaris et devait fournir des explications aux officiers sédentaires sur l'origine de sa démarche par trop chaloupée... Ce commandant de la Wehrmacht qu'il venait de saluer dans la rue avec une fausse raideur prussienne l'avait toisé, et il avait lu, dans son regard, les marques d'une suspicion justifiée.

Matador une fois identifié par une liaison téléphonique avec Paris, l'équipage de *Passim* reçut la permission de débarquer. Pour comprendre ce que signifiait une bordée tirée par un équipage depuis cinq mois à la mer, il eût fallu cette nuit-là suivre dans Bayonne, à la trace, les plaisanciers de *Passim* !

II. — LE RAYON VERT

Une pluie fine et tiède pigmente l'étendue grise du bassin d'Arcachon. La grande dune plante un décor de Sahara que l'eau du ciel enfin bénirait. Le casino suggère vaguement le palais délabré d'un roi déposé et que son rejeton, très fin de race, aurait mis en vente à bas prix en raison de sa vétusté. Alentour, la forêt landaise prend un bain de pieds. La ville sommeille. Le port vit au ralenti. Quelques ostréiculteurs grattent la coque d'une pinasse mise au sec sur les galets, prenant leur temps, observant du

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

coin de l'œil un yacht tiré sur le slip d'un chantier réquisitionné par l'occupant. Les gens d'Arcachon le connaissent bien et l'appellent le yacht fantôme.

— Je me demande bien ce qu'il a foutu pendant six mois, énonce l'un des parqueurs en se tournant vers son camarade.

— J'ai ma petite idée ! Tu as vu toute la saloperie qu'ils viennent de gratter pour lui faire une coque claire ?

— Oui, et alors ? On est bien en train de faire la même chose sur notre pinasse ?

— Mais eux, ils ont retiré des anatifes.

— Et alors ?

— Les anatifes, ça vit pas dans le golfe de Gascogne, mais plus loin, aux environs du Gulf Stream et dans l'Atlantique-Sud. Moi je te dis que ces Boches reviennent de loin. Ils ont une base secrète quelque part au sud. La ravitailler et y transporter des « huiles » avec un tout petit voilier, ça, c'est malin ! Un 30 tonneaux, ça passe inaperçu !

— Et tu crois qu'ils vont remettre ça ?

— Sans doute ! J'ai vu qu'ils ont fait rentrer des voiles neuves. Et ils commencent le calfatage. Je me demande d'ailleurs s'ils n'emploient pas du suif, comme autrefois. Tu as senti ?

Une odeur douce, un peu écœurante, s'échappe du chantier et vient jusqu'à eux, comme portée par les vagues molles de la pluie. Heinrich Garbers, en effet, est en train de remplacer la « peinture sous-marine marque déposée », qui protégeait mal la coque de *Passim* contre la flore sous-marine des tropiques, par un mélange de suif et céruse utilisé aux temps de la marine en bois. Et le yacht qui ne dépassait plus 7 nœuds, rentrant d'Afrique australe, en filera désormais 9, à l'aller comme au retour de la nouvelle croisière, gardant jusqu'au bout une coque parfaitement claire.

Berlin demande au capitaine Garbers de déposer deux agents sur la côte brésilienne, au nord du cap Frio ; tout à fait convaincu maintenant de la supériorité du voilier sur le sous-marin pour ce genre d'opération. Une partie seulement de l'équipage acceptera de tenter la nouvelle aventure,

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

après un mois de permission bien gagné, dont Hans Gaben, le seul des cinq plaisanciers de l'Elbe qui accomplira les trois croisières de *Passim* avec son capitaine. Smutze le cuisinier, se retrouve aussi cette fois sur le bassin d'Arcachon, contrôlant et arrimant les deux cents jours de vivres et les tonnes d'eau douce prévus.

*
**

Quand il franchit les passes, un mois plus tard, le yacht exhibe une fois de plus coque et voiles d'une virginale blancheur. Il porte son nom en belles lettres de laiton massif sur le tableau arrière. Mais le lendemain, dès l'aube, il apparaît de nouveau déguisé en thonier portugais, bleu, aux voiles rousses et s'appelle *Maria-Luisa*. Rituellement, le Sunderland inquisiteur vient le contrôler au cours de la journée. Heinrich Garbers rentre la tête dans les épaules en prévision des rafales de mitrailleuses ou de la bombe qui l'attend si l'Anglais perce le camouflage. Il sait, par les écoutes radio de la première croisière, que le Sunderland mitraille tout voilier blanc croisant dans ces parages. Mais, une fois de plus, la ruse réussit et le plaisancier se félicite « in petto », et à juste titre, car battre l'Anglais sur le terrain de la guerre secrète constitue en soi une performance.

Le cap Finisterre est une fois de plus doublé par belle brise portante. Bien qu'ayant dérapé depuis quelques jours déjà, Garbers prend seulement le départ qui est non pas une rupture sentimentale, mais un rite de navigation ; le dernier relevé de la terre, l'ultime reconnaissance de cette terre par un marin. L'adieu sentimental, lui, n'a plus d'écho. Il s'est éteint au fur et à mesure que le capitaine portait, chaque jour à midi, une croix sur le routier de l'Atlantique. Il le déchirera par la suite car Berlin a donné des instructions formelles. Secret absolu. *Passim-Maria-Luisa*, voilier fantôme, vient de nulle part et s'en va nul ne sait où. Même pas son équipage qui, exclusivement composé de volontaires ralliés à lui par une incoercible passion pour la croisière hauturière, n'a à poser de questions et n'en pose d'ailleurs point. Les deux agents secrets, un Allemand

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

et un Brésilien du plus beau noir, ne se connaissent pas l'un l'autre, faisant théoriquement partie de l'équipage et ne s'en différenciant que par les erreurs commises dans la manœuvre.

Au-delà du cap Finisterre s'impose la bienfaisante routine d'un long-courrier. L'équipage a trouvé son unité, chaque marin a dominé ses nostalgies, surmonté sa paresse, l'obsédante pensée d'avoir à vivre deux cents jours au centre d'un cercle uniquement dessiné par l'horizon vide. Ces jeunes-vieux loups de mer savent par expérience que la monotonie majestueuse de la vie à bord précipite jours, semaines, mois, dans le passé avec une rapidité surprenante, comme dans tout grand jeu viril, l'escalade, la moto, le régiment, la guerre...

La guerre régnait sur la mer et ils avaient presque oublié cette situation contraignante, tout occupés qu'ils se trouvaient à rechercher les alizés qui les lanceraient vers le Sud, sur les longues vagues onctueuses. Les forces américaines n'occupaient pas encore les Açores et le capitaine Garbers se trouvait maintenant par le travers de l'île Santa-Maria, à 40 milles dans le Sud, quand la chance parut l'abandonner pour la première et la dernière fois de sa vie. Le jour allait naître. Dans l'est, le ciel tirait sur le vert émeraude au ras de l'horizon et, plus haut, tissait des voiles roses. Hans Gaden qui barrait *Passim* annonça soudain :

— Navire en vue sur tribord avant !

Garbers émergea de l'écouille et, jumelles aux yeux, essaya d'identifier le bâtiment. C'était impossible vu la distance et le crépuscule du matin. Il allait prudemment donner l'ordre de virer de bord, mais le commandement préparé sombra dans un cri de rage. Il découvrait maintenant non pas un, mais deux, puis quatre, puis six, puis douze bâtiments faisant route S.E. N.W... *Passim* venait de tomber sur un convoi anglais provenant de Gibraltar ! On apercevait distinctement quatre destroyers remontant sur ses flancs, décrivant de gracieuses courbes, s'éloignant et se rapprochant dans le style des dauphins jouant entre eux.

— Allumez les feux de position, ordonna le commandant.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Dans le golfe de Gascogne, les eaux espagnoles et portugaises, ils avaient navigué avec les feux réglementaires parmi les pêcheurs mais, depuis qu'ils se trouvaient au grand large, progressaient tous feux éteints pour économiser le combustible. Rien ne pouvait les condamner plus sûrement que de poursuivre ainsi tout en revendiquant la neutralité portugaise. Les feux rallumés attirèrent l'attention d'un destroyer qui se rapprocha et coiffa *Passim* du halo blême de son projecteur. Dans l'aube naissante, le faisceau de lumière soulignait étrangement les couleurs portugaises peintes à l'avant et à l'arrière de la coque. Le sort de la croisière, la liberté et peut-être même la vie de l'équipage, tenaient désormais dans la capacité de méfiance de l'Anglais qui les observait. Avec une lucidité galopante, Garbers passait en revue tous les détails disposés pour camoufler *Passim*. En avait-il oublié un seul, ou commis quelque malfaçon dans la représentation d'un pêcheur lusitanien, que tout était perdu. Devait-il alors revêtir l'uniforme de la Kriegsmarine et donner à son équipage l'ordre de l'imiter ? Mais que faire des agents secrets ? Plus radical que son collègue Christian Nissen, lui préférait se jeter à la mer et disparaître, mourir en soldat ! Ses équipiers agiraient comme ils l'entendraient : finir sous les balles, derrière les barbelés ou se réfugier dans l'éternité fraternelle de l'Océan...

La sueur ruisselait sur son front, comme si la lumière du projecteur dégageait une chaleur intolérable, et sa main posée sur la barre tremblait légèrement. Il lui semblait se trouver pris comme un lièvre dans les phares d'une automobile, courant devant elle depuis des heures. Enfin, le projecteur s'éteignit. L'examen de *Passim* venait, en réalité, de durer moins d'une minute. Mais l'angoisse avait en lui dilaté le temps vécu... Examen positif ou négatif ?

— Prenez l'écoute de leur radio, ordonna le commandant à Frantz Bickler.

Le destroyer avait remis en route et s'éloignait maintenant à faible vitesse. L'espoir renaissait.

— Je ne comprends pas ce qu'ils disent, annonça Bickler en relevant son casque d'écoute. J'entends seulement « Portugais, Portugais »...

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Garbers poussa un soupir déchirant. *Passim* venait de satisfaire les maîtres de la mer dans cet examen de passage. Encadrés par leurs destroyers, les navires du convoi, maintenant bien visibles dans l'aube déployée sur l'Océan, s'éloignaient dans le N.W. Au silence contraignant qui figeait l'équipage succédèrent alors des explosions de joie, des rires qui grinçaient un peu.

— C'est comme à la Wehrmacht, annonça Bickler sur le ton ironique qu'il employait lorsqu'il parlait des militaires en général et de l'infanterie en particulier... Gott mit uns (1) !

Smutze dansait sur le pont, prodiguant des bourrades dans les côtes de ses camarades en criant :

— Oh les gars ! C'est la première fois qu'on aura vu le commandant mouiller sa culotte !

— Y a pas que lui ! précisa Hans Gaden avec une louable humilité.

Le commandant fit remettre en route l'émetteur du bord pour informer Berlin de la dangereuse interception par un convoi anglais à 40 milles au sud des Açores.

Ce message parut réveiller la fatalité. Deux heures plus tard, un autre mât érigeait sa flèche de lumière sur l'horizon du sud.

— Enfer et damnation ! cria Garbers.

Ils avaient affaire à quelque convoi très important dont la seconde formation apparaissait seulement maintenant, avec son escorte de destroyers ou de contre-torpilleurs. Tout allait recommencer ! *Passim* serait-il absout une nouvelle fois ?... Le commandant fit renforcer les leurres, déployer plus largement les filets sur le pont, monter en haut tout l'équipage, y compris les agents secrets pour faire nombre, rendre à plein le rythme intense de la vie à bord des bateaux de pêche portugais. Il disposa même près de lui un quotidien de Lisbonne reçu par le canal de l'Abwehr et qui lui donnerait, espérait-il, un argument supplémentaire de légitimation ; les instruments optiques des Anglais

(1) Allusion à la devise gravée sur la boucle du ceinturon du fantassin allemand des deux guerres mondiales : « Dieu est avec nous ! »

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

n'obtenant tout de même pas un effet de grossissement suffisant pour en lire la date qui dénonçait la vétusté de la feuille ! Toutes ces précautions ne servirent de rien. Le commandant de *Passim* reconnaissait maintenant, dans l'unique navire sortant au-dessus de l'horizon, *Gaza*, paquebot portugais en service régulier entre Lisbonne et les Açores et qu'il avait déjà rencontré pendant sa traversée de l'Atlantique en solitaire ! Dieu était toujours avec lui !

Passim restait maintenant seul sur l'Atlantique, en dehors des routes fréquentées par les convois, et n'allait plus faire de mauvaises rencontres jusqu'à la fin.

* * *

Garbers suit à peu près la même route qu'au début de la croisière vers l'Afrique australe, quand il s'en allait chercher les alizés pour faire rapidement du Sud. Mais, cette fois, il se tient largement dans l'ouest de Trinidad. C'est le cap des anciens voiliers sur Rio de Janeiro.

Quarante-neuf jours après son départ d'Arcachon, il devine la côte américaine proche. Entre un départ et un atterrissage existe une énorme différence pour un voilier naviguant à la bonne fortune des vents. Un départ est toujours bon car, si le navire s'éloigne par un temps bouché, peu importe puisqu'il n'a plus que la haute mer devant lui. Un atterrissage peut être mauvais ou bon, cela dépend de la précision de la navigation, des amers relevables, de la visibilité et de la chance. *Passim* n'a laissé aucune trace visible sur les routiers de l'Atlantique-Sud puisque Garbers les déchire au fur et à mesure qu'il y représente la position journalière, par ordre des services secrets. Tout est gravé dans sa mémoire ou doit l'être, mais la matière grise ne vaut pas une belle carte qui rappellerait par 49 croix piquées à la pointe du crayon les relèvements méridiens ! Aussi, le commandant de *Passim* est-il inquiet, presque aussi nerveux qu'après la confrontation avec le convoi anglais. On le trouve maintenant plus souvent sur le pont que dans sa cabine, et l'effort d'une excessive vigilance le tient suspendu à la manifestation des indices révélés par la mer ou le ciel. Il se méfie des routiers et des légendes.

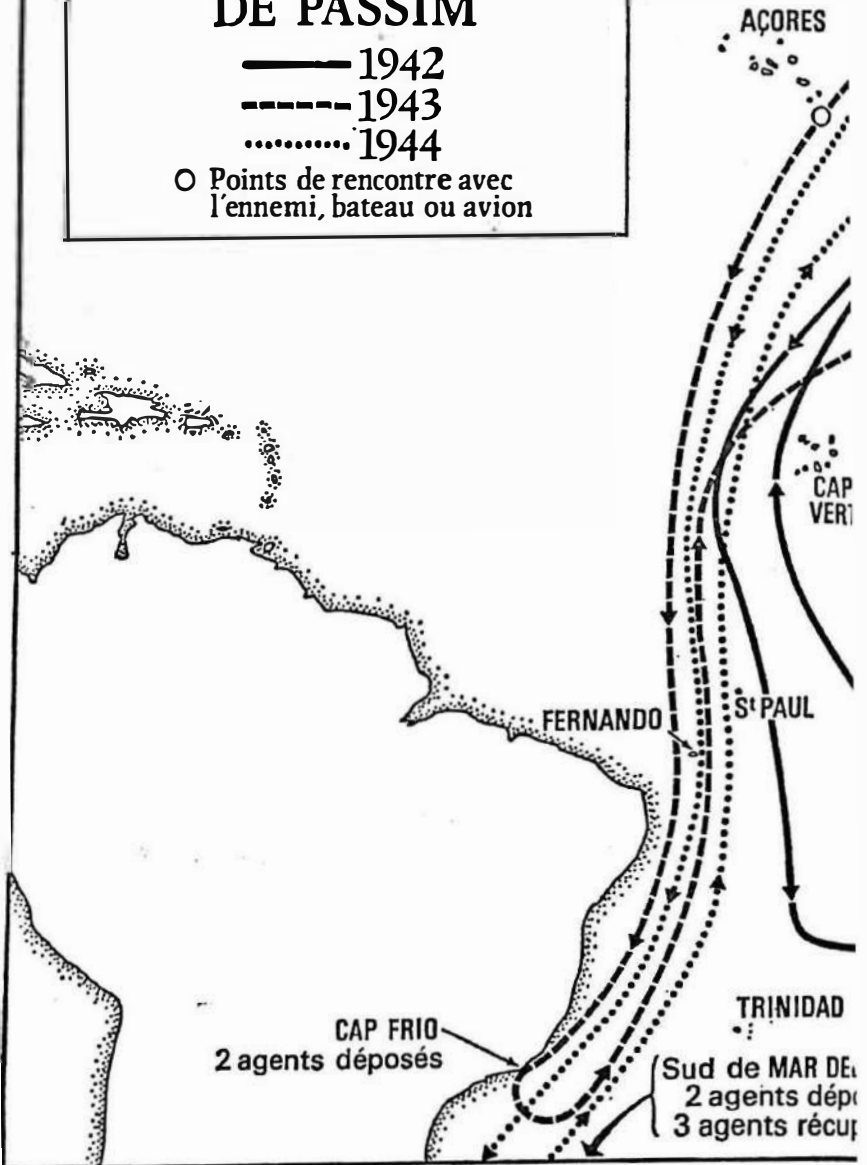
LES TROIS CROISIÈRES DE PASSIM

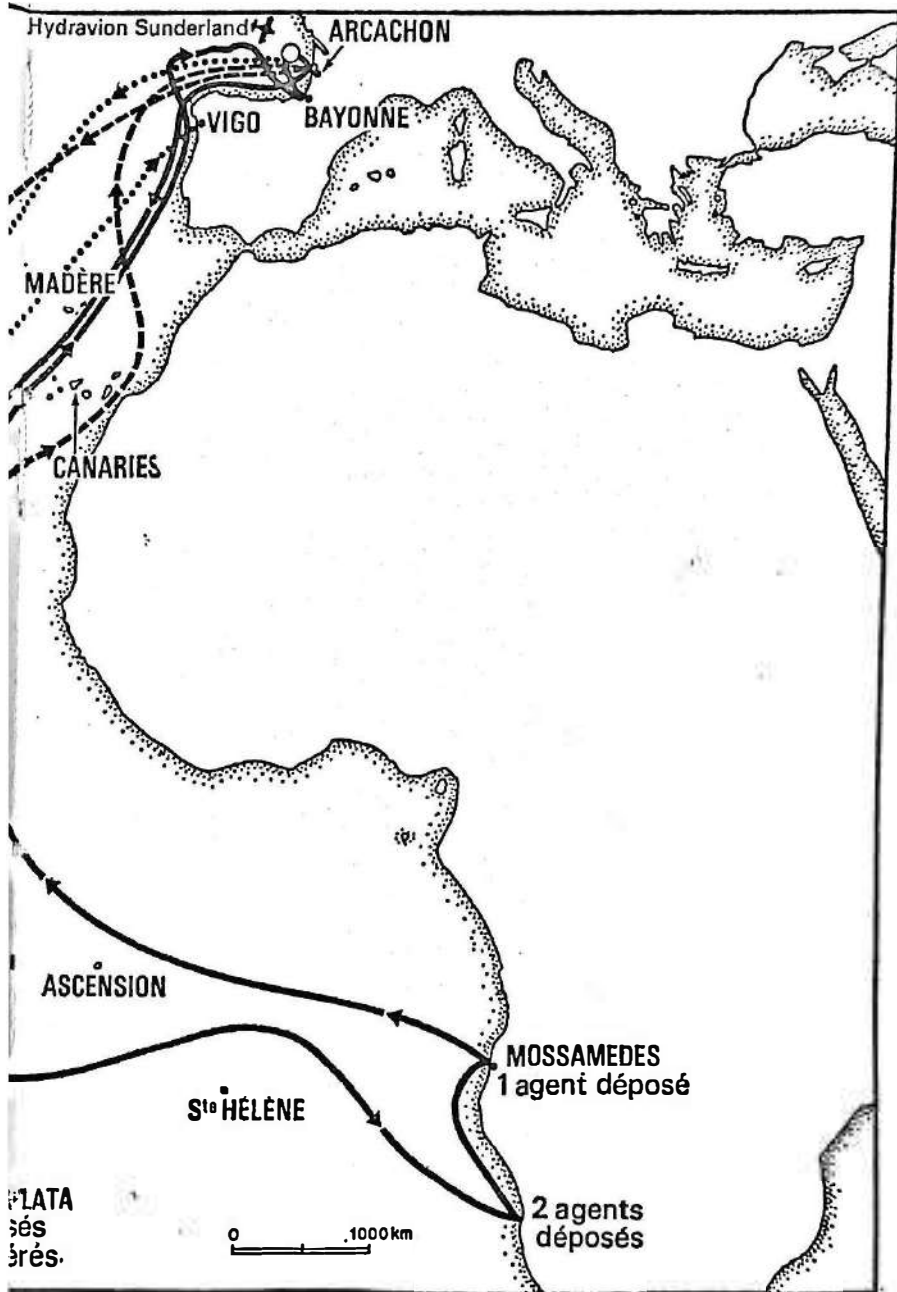
— 1942

- - - 1943

..... 1944

○ Points de rencontre avec l'ennemi, bateau ou avion





LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

L'apparition de certains oiseaux ne témoigne pas fatalement sur la proximité d'une côte, bien qu'il existe peu de dérogations aux constatations faites par les marins du passé. Grâce aux leçons reçues de Nissen et Paul Temme, il sait maintenant prendre une hauteur solaire mais, contrairement aux marins qui naviguent à visage découvert, lui n'a jamais eu les moyens de confronter son point avec celui d'autres navires. Il a perdu tout appétit et se nourrit de veilles nocturnes, tendu comme s'il attendait l'apparition d'une terre non portée sur les cartes, sollicitant de temps à autre la chance par deux doigts de whisky !

Enfin, une nuit, il relève le feu du cap Frio, droit devant. On ne saurait mieux tenir un cap que *Passim* ne vient de le faire. Mais la grande joie des atterrissages heureux ne déferle pas à bord. Le voilier fantôme ne touchera terre que du bourrelet de ses deux canots pneumatiques qui vont déposer les agents secrets en un point de la côte situé au nord du cap et qu'il faudrait maintenant rallier avant le lever du jour. Mais il est trop tard et Garbers se maintient au large, capeyant paisiblement tout en observant à travers ses jumelles les interminables plages blondes ourlant la forêt tropicale et les rouleaux écumants qui les défendent avec une impressionnante régularité. Garbers dit à Hans Gaden :

— Nous avons là autant de chance de dessaler que sur la côte sud-africaine ! Il ne faudra pas surcharger les canots !

Le soleil maintenant se couche et, sur la mer chaude, *Passim* semble prendre un bain de sang. Puis, les feux du ciel s'apaisent, le crépuscule s'étale sur des grèves apocryphes, roulant des galets d'émeraude et la nuit efface tout. Garbers a mis le moteur en marche et se rapproche de la côte, attentif aux annonces chantées par le marin qui sonde. Il mouille deux ancrs par 20 mètres de fond et, tout de suite, fait parer les canots. La minute de vérité sonne. D'abord, elle sépare les faux marins des vrais. X et X + 1 s'étaient si bien intégrés à l'équipage, que seul le commandant aurait pu certifier qu'ils n'en faisaient point partie. Et c'est maintenant seulement, en prenant place dans l'un des canots, que le noir X+1 apprend qu'un autre

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

agent secret se trouvait à bord ! Mais comme les embarcations se séparent dès qu'elles touchent l'eau, l'une tirant au nord, l'autre au sud, les agents n'entrent pas en communication et continuent d'ignorer le caractère de la mission dévolue à chacun. La malchance de l'un ne pourra jamais contrer la chance de l'autre. Le voilier fantôme aura gardé jusqu'au bout le secret de sa mission.

Garbers commande le premier canot portant le noir X+1 et pagaie ferme avec son marin Bickler. Les sombres brisants les guettent. Durement secoués au passage des rouleaux, puis soulevés, portés par une longue houle athlétique, ils atterrissent sur la plage. Le canot est tiré hors d'eau, débarrassé du matériel qu'ils dissimulent dans la forêt... Une poignée de main rapide, un vœu de bonne chance formulé du bout des lèvres par Garbers qui ne croit pas tellement à l'utilité de X+1 — il croit surtout à la splendeur des grandes croisières ! — et, déjà, le noir a disparu, absorbé par l'ombre de la forêt qui se referme sur lui, ton sur ton...

— Au canot en vitesse ! commande Garbers.

Ils regagnent la plage en courant, poussent l'embarcation, empoignent les pagaies et souquent fermement. Ils approchent du rouleau. Ils l'abordent. Le rouleau saisit le léger canot par le bourrelet de proue, le plante à la verticale, le retourne et réexpédie le tout vers la plage ! Garbers et Bickler barbotent un moment, mangent du sable et, trempés, récupèrent l'embarcation. Une seconde tentative connaît la même issue !

L'aspect dramatique de la situation s'impose tout de suite au commandant de *Passim*... Jamais ils ne regagneront le yacht mouillé en eau profonde, et jamais le yacht ne retournera en Europe car ne restent à bord que Smutze, le cuisinier, et un matelot !... C'est la fin des grandes croisières, l'internement au Brésil ! Un assez banal incident d'atterrissage obtient ce que l'ouragan des Açores, la ronde des Sunderland dans le golfe de Gascogne, le passage à travers le convoi anglais n'avaient pas obtenu : l'échec. Garbers remâche avec amertume le mot qu'il vient de prononcer. Echec et mat ! Il frissonne en évoquant le pire. Qu'une tempête se lève, que *Passim* chasse sur ses ancres,

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

situation possible sinon probable, et voilà le bateau perdu, voire aussi les deux hommes restés à bord ! Mais, comme il est obligé de s'agiter en force pour lutter contre le froid qui le tenaille dans ses vêtements trempés, le mouvement lui redonne le goût de l'action. Il réfléchit. Qu'est-ce qui leur manque pour sauter la barre ? Une certaine vitesse d'approche que deux rameurs ne peuvent atteindre. Deux rameurs, oui, bien sûr, mais... quatre ? En rassemblant les deux équipages dans un même canot ils passeront, c'est l'évidence même !

Le canot commandé par Hans Gaden avait atterri plus au nord. Le commandant se mit donc en marche le long de la plage pour le rejoindre. La lune s'inscrivait maintenant dans le filigrane sombre de la forêt tropicale et montait, tirant progressivement la côte et l'océan de l'ombre confidentielle qui les ensevelissait, en extrayait mille détails sans leur donner de relief. Mais cela suffisait pour lire, frappées sur le sable, de nombreuses empreintes dont celles de sabots de chevaux encore fraîches... Qui donc pouvait fréquenter cette région abandonnée de Dieu et des hommes sinon des patrouilles de la douane ou de la police ? Garbers frissonna et les deux marins poursuivirent vers le nord en progressant l'un après l'autre, l'un ne rejoignant l'autre qu'après sa reconnaissance du terrain pour éviter de tomber ensemble dans quelque embuscade.

Ils rencontrèrent enfin l'équipage du second canot et l'agent secret allemand qui dit à Garbers, après avoir écouté le récit de ses déboires :

— Jamais vous ne reviendrez au bateau ! Essayer encore n'a pas de sens. Venez avec moi dans la brousse sans perdre de temps. Ne traînons pas dans ce coin dangereux !

Les empreintes des sabots se dirigeaient vers le Nord. Mais, sans doute, la patrouille ne devait-elle pas tarder à faire demi-tour pour regagner sa base. Simple question de temps. Il leur fallait s'échapper par la forêt ou la mer... Que pouvait choisir le commandant Garbers sinon la mer ?

Les quatre marins discutèrent de la conduite à tenir, de la manière dont ils allaient synchroniser leur nage pour

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

franchir la barre. Mais avant de tenter le diable écumant qui grondait à 50 mètres d'eux, sous le clair de lune plat, il s'agissait d'escamoter le second canot. Ils descendirent donc vers le Sud, accompagnés par l'agent secret allemand, retrouvèrent l'embarcation, la tirèrent très avant sous le couvert des arbres, la recouvrirent de branches afin de la soustraire aux vues de la patrouille lorsqu'elle repasserait ; assurant ainsi les arrières de X et X+1 qui, cheminant à pied, ne pouvaient échapper à des cavaliers lancés sur leur piste.

— Pressons-nous ! dit Garbers.

Clair de lune révélateur de formes en mouvement. Grondement de la barre phosphorescente. Océan paisible au-delà, sous un ciel bienveillant de soie bleue. Quand ils retrouvent le canot de la dernière chance, Garbers et ses camarades d'infortune le mettent à flot, aidés par l'agent secret, et se lancent à la conquête de la barricade mouvante qui leur ferme la route du large. La vitesse plus grande du canot ne plaide pas en faveur de la thèse du commandant. Une fois de plus saisi par la proue, il se retourne sur ses occupants qui se voient ramenés sur la plage. Lassé d'attendre, soucieux d'assurer sa propre sécurité, l'agent secret a disparu.

— Jamais nous ne reviendrons au bateau ! gronde Hans Gaden.

Il confirme tout haut ce que le commandant pense tout bas, atterré, car il devine que si les autorités brésiliennes établissent un lien entre ce voilier ancré au large dans l'aube qui se prépare, puis le jour révélateur, cet équipage cloué à terre et les deux agents en fuite à travers la forêt, elles mettront le service secret britannique au courant dans les vingt-quatre heures. L'Intelligence Service sera confirmé dans ce qu'il refuse d'imaginer et qu'il refusera d'admettre même après la fin de la guerre, à savoir qu'une équipe de plaisanciers allemands, experts et follement audacieux, est en train de déposer des espions sur les côtes les plus lointaines à l'aide de petits yachts... Alors, ce sera la fin des voiliers fantômes de l'amiral Canaris et de merveilleuses aventures pour Garbers et ses camarades ! Mieux

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

vaudrait se noyer tout de suite ou servir dans l'infanterie que souscrire à une telle éventualité.

L'imminence de la catastrophe pousse l'intelligence et la mémoire du commandant dans leurs derniers retranchements. Il pense phare, brisants, ravitaillement... Bon Dieu ! Il existe bien des phares défendus par des brisants et que les canots ravitaillent avec une certaine régularité ? Comment franchissent-ils les rouleaux ? Par quelle force de vent ? A quelle heure ?... La notion heure éveille un souvenir plus précis et qu'il cerne farouchement... Voyons... Où donc a-t-il entendu raconter que certains de ces phares ne pouvaient être ravitaillés autrement qu'au lever ou au coucher du soleil ?... Qu'il se produit toujours une accalmie dans une mer brisante et pour un temps extrêmement bref, à l'instant où dardent puis s'effacent le premier et le dernier rayon du soleil ?... Il n'arrive pas à retrouver la source de cette information, mais peu importe ! L'essentiel n'est-il pas de la posséder et d'en tirer une application ?... Dans la situation où il se trouve...

Il explique à ses camarades ce qu'il attend d'eux puis ils tirent le canot sous bois et se dissimulent jusqu'au lever du jour pour échapper aux vues de la patrouille si elle vient à repasser. Lentement, le ciel vire du bleu nuit glacé par la lumière morte de la lune, au gris de l'argent terni par le froid de l'aube et bientôt rehaussé par les premières flammes d'un soleil encore invisible mais ardent. L'instant décisif approche. Le dernier espoir. La dernière tentative. L'À-Dieu-vat de tous les vrais marins du monde...

Le canot est tiré hors de la forêt tropicale, porté et mis à l'eau. Les quatre hommes nagent maintenant en cadence, se rapprochent de la barre mais sans l'aborder. Les avirons battent faiblement, juste ce qu'il faut pour maintenir le canot dans une position favorable en vue de l'assaut décisif. Garbers surveille attentivement la montée du soleil qui se traduit par la mise à feu de hautes torchères plantées verticalement sur l'horizon atlantique. Quand elles basculent brusquement, le premier rayon brûle les yeux. Garbers devine que la chance à saisir sera instantanée et que leur nage devra répondre à la brièveté de l'ouverture faite sur le salut. L'équipage de *Passim* en mal de son navire

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

attend avec angoisse, pagaies saisies, les yeux de chacun accrochés à ceux du commandant qui, brusquement crie :

— Nagez, garçons !!!

Ils nagèrent avec de grands efforts farouches, plantant leur pelles dans l'eau comme le premier laboureur sa houe dans la terre vierge. Ils s'élevèrent sur la houle qui venait à eux, passait sous le canot pneumatique et descendirent dans un creux dont le premier rayon de soleil rasant accusait la profondeur. Ils attendirent la seconde vague qu'ils imaginaient brisante. Elle ne vint pas. Garbers poussa un cri et les marins se retournèrent. Le rouleau venait de se reformer derrière eux !

— On est passé !!! cria le commandant.

Le miracle attendu s'était produit. En vertu d'un phénomène connu selon la tradition et scientifiquement inexpliqué, la barre s'était affaissée sous le premier rayon du soleil, le rayon vert, pendant moins d'une minute que l'équipage avait mise à profit. Le canot naviguait maintenant en eau libre mais le commandant transpirait et cet état ne devait rien à la chaleur du soleil !

Ils ne s'attardèrent pas à expliquer aux deux marins restés à bord le phénomène dont ils venaient de bénéficier. Garbers fit mettre le moteur en route et une fois l'ancre dérapée s'éloigna de la côte, maintenant bien visible, cap au Sud, pour échapper le plus rapidement possible aux vues de cette patrouille qui venait de leur causer tant de soucis. A 300 milles dans le S.E., ils devaient trouver les alizés qui les ramèneraient sur l'équateur.

*
**

Passim naviguait de nouveau dans l'Atlantique-Nord et promettait d'achever le voyage de retour en un délai très court, lorsque son commandant prit une initiative malheureuse : il joua l'instruction contre l'instinct et l'expérience passée. Au cours de ses précédentes croisières il avait toujours bordé les Canaries par l'Ouest mais, pendant que son équipage pêchait, lisait ou relisait les quelques livres de la bibliothèque du bord, lui piochait les instructions nautiques, désireux de parachever ses connaissances sur les

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

océans. On ne sait dans quelle édition il se fourvoya mais il en suivit les conseils. Elle recommandait aux voiliers de passer entre les Canaries et la côte africaine s'ils voulaient bénéficier des vents les plus favorables pour un retour vers l'Europe. Garbers fit en conséquence du N.-N.E. d'abord dans d'excellentes conditions, au grand large, puis au large. Mais, *Passim* qui abattait régulièrement 9 nœuds au début n'en fit bientôt plus que 5, puis 3. L'équipage eut beau envoyer le spi, la vitesse du bateau tombait toujours. Sourcils froncés, bouche amère, Garbers pesait sur une barre de plus en plus molle, écoutait les bruits révélateurs qui montaient de la cuisine. Smutze possédait en effet, à l'échelle humaine, les aptitudes d'un baromètre. Quand la batterie de cuisine sonnait, quand la vaisselle cliquetait entre ses mains, c'est que quelque chose n'allait plus à bord.

Totalement encalminé, *Passim* se balançait paisiblement sous un soleil rigoureux. Les voiles pendaient avec la mélancolie de drapeaux en berne. Dégonflé, le spi rappelait ces tentures accrochées au porche des églises pour un enterrement solennel. Et il restait trop peu de gas-oil pour naviguer au moteur !

Au bout d'une semaine, l'équipage n'eut même plus le courage de pêcher. Smutze cessa de mitonner ses fameuses soupes de poissons et distribua des sardines de conserve, avec une parcimonie de plus en plus farouche au fur et à mesure que le temps passait. Il disait :

— Il faut prévoir le pire. Ça peut durer un an. On a vu des équipages mourir de faim ! Savez-vous que le radeau de *La Méduse* a navigué dans ces parages ?

C'était presque exact et ce rappel historique n'avait rien qui puisse remonter le moral des hommes, de plus en plus mauvais chaque jour. Le commandant restait aussi impuisant devant son équipage que face au vent. Il ne disposait pas de cette discipline de fer existant à bord des navires de guerre, car *Passim*, bien qu'engagé dans la guerre, demeurait un yacht de plaisance servi par des plaisanciers. Quant au vent... le vent ne peut pas être inculpé de refus d'obéissance !

Garbers se mit à relire *The mirror of the sea* qui se

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

trouvait dans la bibliothèque du bord, comme pour prier Conrad d'exorciser ces vents dont il avait magnifiquement disserté :

« C'est au déclin du jour qu'il faut considérer le visage royal du temps d'ouest, arbitre du destin des navires... Vêtu d'un manteau d'or éblouissant ou drapé comme un mendiant, dans les haillons de nuages noirs, le vent d'Ouest dans sa puissance trône sur l'horizon occidental... la voix impérieuse du vent d'Ouest appelle à son service toute la puissance de l'Océan... le ciel du temps d'ouest est semé de nuages en fuite, de grands nuages blancs qui s'épaississent de plus en plus jusqu'à sembler soudés en un dais solide, sur la surface grise duquel défilent, à une vitesse vertigineuse, les lambeaux inférieurs de la tempête, minces, noirs et d'aspect furieux. »

Mais en dépit de ces évocations, *Passim* demeure encaimé et se maintient dans cette situation léthargique pendant deux semaines. Tout mouvement, donc la vie elle-même, cesse progressivement à bord et, lentement, les mythes anciens ressuscitent dans l'esprit de chacun, chargés de leur mystère et de leur inexorable splendeur. On parlait, à mots couverts d'abord, puis ouvertement, d'autres voiliers fantômes disparus pendant des années puis saisis de nouveau par les vents, retrouvés naviguant à pleines voiles avec un équipage mort de faim depuis longtemps. Une certaine malédiction n'allait-elle pas frapper Garbers à travers le silence, cette immobilité stupéfiante sur un Océan figé comme une cuvée de plomb dont il prenait les reflets irisés et l'apparence visqueuse, cette chaleur accablante qui ramollissait le brai des coutures du pont ? Garbers se métamorphoserait-il en Hollandais volant attendant la fin de *Passim* pour s'affaler à bord d'un autre voilier qui lui permettrait de poursuivre sa recherche, sa course expiatoire ?

Une risée du S.E. réveilla les Vikings démissionnaires et les vieux cris d'espérance.

— Sieg Heil ! Sieg Heil !

On ne disait jamais « Heil Hitler ! » à bord de *Passim*, même au port quand une « huile » de la marine se présentait. Ce n'était pas l'usage. Mais on criait volontiers : « Vive le vent ! ».

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Faible d'abord, puis hargneux comme il convient au temps de S.W., le temps bouché par excellence, le vent maintenant soufflait en force et *Passim* filait vers le Nord, largement engagé sur tribord. En quittant la barre pour laisser le premier quart de nuit à Gaden, le commandant dit :

— Je vous défends de diminuer la voilure !

C'était imprudent car les voiles rousses aux ralingues fatiguées par des mois d'efforts, toiles cuites par le soleil et les embruns, tiendraient difficilement sans partir en queue jusqu'aux atterrages d'Arcachon où les voiles blanches, tenues en réserve, compléteraient la métamorphose du vaisseau fantôme repeint en blanc durant la dernière nuit.

Quand il se présenta devant les passes, après une course glorieuse depuis le cap Finistère qui laissait sur place les flottilles de pêche portugaises, *Passim* se trouvait en mer depuis cinq mois ! 11 000 milles dominés avec les moyens du bord !!!

Contrairement à son habitude, Garbers avait attendu l'atterrissage sans fébrilité. Une grande paix pesait sur lui. Il perdit avec beaucoup de philosophie deux heures en capeyant pour attendre l'étalement de pleine mer. Il franchit la passe par un vent de force V, durement secoué par des rouleaux qui lui rappelaient cette barre de la côte brésilienne dont il avait triomphé de justesse. Il se trouvait maintenant en sécurité pour la première fois depuis cent cinquante-quatre jours — presque une demi-année — une demi-année vécue en état d'alerte, alerte aux avions, alerte aux destroyers anglais, alerte aux garde-côtes brésiliens et leurs patrouilles terrestres, alerte à la barre sur la côte, alerte au vent force X mais aussi au calme plat destructeur de moral, le pire de tous les fléaux pour un voilier. Il naviguait maintenant sur ce lac salé, paisible, entre des dunes blondes, la forêt de pins vert-de-grisée, sous un ciel bleu finement pastellisé et de bons gros nuages à ventres de gastronomes, tandis que venaient à lui des villas blanches qui parlaient de bonheurs bourgeois, d'enfants épanouis, et les toits d'un casino d'où semblait monter un

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

commandement insolite : Ne faites pas la guerre, faites vos jeux ! Incroyable !

Bickler lui désigna l'émetteur radio :

— J'appelle un remorqueur, commandant ?

— Non. Je rentre à la voile jusqu'au bout !

Il se mit à tirer des bords avec un équipage qui refusait presque d'accomplir ces dernières manœuvres, tellement il brûlait de toucher terre, d'en finir avec cette terrible croisière qui, d'un instant à l'autre, par sa durée, ses difficultés, risquait de basculer dans sa mémoire en souvenir de cauchemar. Mais lui paraissait ignorer ces sentiments. Les derniers bords tirés seraient les plus beaux. Ils le furent.

III. — UNE ETRANGE MISSION

Les arbres du Tiergarten s'inscrivaient mal dans la perspective funèbre de la ville. Heinrich Garbers allongea le pas. Berlin retrouvé pour la première fois depuis le début de la guerre lui rappelait Pompéi. Observées de loin, les rues paraissaient intactes, mais lorsque l'on s'en approchait l'œil ne découvrait plus qu'un décor de façades encore debout, noircies par la fumée des incendies et dressées devant des espaces vides, chaque fenêtre découpant une portion de ciel bleu ou gris. Le « skipper » de *Passim* ne connaissait le martyre des villes allemandes que par ouï-dire. Lui vivait en France ou sur l'Océan. Son habitat, sa minuscule cabine, toujours menacé par mille périls, n'avait cependant changé ni de couleur ni de volume. Ici, des centaines de milliers de familles ne possédaient plus rien, logées dans les abris souterrains pour se réadapter à l'âge des cavernes. Il lisait sur les murs des graffiti laissés par les survivants pour que d'éventuels visiteurs sachent où toucher les familles évacuées, connaissent le nom des morts. D'autres inscriptions, plus complexes, le surprenaient. C'étaient, inscrits en creux dans la pierre, la brique ou le

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

ciment, les témoignages sur les fleuves d'apocalypse répandus par les avions anglais et américains. Les Allemands ignoraient le nom de cette matière visqueuse et bleuâtre qui descendait du ciel et dont une seule goutte tombant sur le crâne d'un homme le foudroyait. Vingt ans après les prétendus « procès de Nuremberg », et grâce à la guerre des Américains en Indochine, on saura qu'il s'agissait là du napalm dont l'usage ne figurait pas encore dans la liste des « crimes contre l'humanité ».

Des monceaux de ruines fumaient encore car le charbon des caves pouvait se consumer en vase clos pendant plusieurs mois. Garbers respirait au passage ces vapeurs écœurantes, se bouchait le nez, allongeait le pas. Une terrible angoisse le prenait à la gorge. Cet homme qui avait traversé l'Atlantique en solitaire, accompli les missions les plus audacieuses, restait terrorisé à l'idée qu'il pourrait mourir à Berlin, écrasé sous un immeuble, brûlé par le phosphore au fond d'une cave. La terre, pour lui, reprenait à travers Berlin son vrai visage ; celui de l'éternel ennemi du marin. Comme commandant de voilier, il lui fallait se dégager au plus tôt de Berlin, monstrueux récif, côte hostile tapie derrière les brouillards. Entre l'eau et le feu, depuis longtemps il avait choisi sa mort.

On l'appelait à Berlin pour discuter d'une nouvelle mission. Il désirait prendre les ordres le plus rapidement possible. Fuir. Six mois de mer, oui, pas six heures tapi au fond d'une cave en attendant la bombe à grande puissance de pénétration, l'asphyxie par rupture des canalisations de gaz, la crémation par concentration des incendies, comme dans les bunkers de Hambourg où l'on n'avait retrouvé que les cendres de leurs quarante mille occupants.

Garbers ne perdait pas l'espoir d'en terminer rapidement, car une intense activité dominait toujours la ville. Avec un héroïsme qui datait du temps de Sparte, tous les Berlinoises allaient à leurs affaires qui n'étaient plus des affaires privées mais des missions. Le téléphone marchait. Les métros aériens et souterrains roulaient. L'électricité brûlait toujours. Le ravitaillement s'effectuait ponctuellement grâce à la volonté d'un seul homme, Goebbels, qui relevait tous les défis. Le peuple lui répondait avec un

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

douloureux enthousiasme. On ne savait pas encore qui l'emporterait de cette ville protestante ou de son ciel qui lui tombait sur la tête.

Des plaques de carton masquaient les fenêtres des bureaux de l'Abwehr, privées de vitres depuis le dernier bombardement. Une lampe électrique luttait contre la pénombre régnant dans le cabinet du chef de la section II, accusant artificiellement le caractère secret de l'organisation. Un commandant et quelques officiers subalternes l'attendaient.

— Lieutenant Garbers, dit le chef, depuis que les Américains occupent les Açores, nous n'avons plus la moindre information sur ce secteur de l'Atlantique. Nous devons porter remède à cette situation. Pouvez-vous déposer un agent là-bas ?

Heinrich Garbers réfléchit.

— Me permettez-vous de porter un jugement sur le principe même de l'opération ? Déposer un agent sur la côte ne présente pas de difficultés, mais...

— Expliquez-vous !

— Voilà. Je connais bien les Açores. Je les ai visitées pendant ma traversée de l'Atlantique-Nord en 1938. C'est un grand village. Tout le monde se connaît. Comment votre agent va-t-il se camoufler ou bien obtenir sa domiciliation ? A mon avis, même s'il se cache dans les zones montagneuses, et dans ce cas il ne recueillera pas d'informations intéressantes, il ne restera guère plus de vingt-quatre heures en liberté ! Excusez-moi si je sors du cadre de ma mission, car je n'ai pas à juger des opérations de l'Abwehr n'étant qu'un simple convoyeur, mais il me fallait poser le problème.

Le commandant, qui avait d'abord froncé le sourcil, inclina la tête et dit :

— Vous avez sans doute raison, lieutenant Garbers, et nous allons en référer !

Deux jours plus tard, « le skipper » de *Passim* est convoqué de nouveau. Un homme en civil le reçoit dans un autre bureau. Le marin comprend que son destin dépend maintenant d'un service différent dont il ignore tout, n'entendant rien à cette organisation rigoureusement compar-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

timentée et qu'animent de terribles rivalités, où la fidélité au régime côtoie la trahison qui va se révéler à visage découvert le 20 juillet prochain. Il pressent seulement ces affrontements et n'en a cure. Lui n'est pas un agent secret mais un plaisancier qui les prend en charge.

— La mission des Açores est abandonnée, dit le chef de service. Vous partez pour la République Argentine.

Puis il ajoute en souriant :

— Vous avez conduit les deux croisières précédentes avec une telle régularité que vous devriez d'ores et déjà me donner le jour et même l'heure de votre retour !

Garbers rend le sourire.

— C'est beaucoup demander, monsieur (il dit monsieur, en bon marin égaré sur terre, incapable de respecter les hiérarchies qui ne relèvent pas de son univers de coureur de mers), mais disons que je ramènerai *Passim* avant la fin du mois de septembre. Je m'entends bien avec les alizés !

— Ce voyage est très important, reprend l'homme du service secret, car vous serez également chargé d'une mission pour le compte de la chancellerie du Führer.

Et, comme Garbers fronce le sourcil, peu désireux de se compromettre avec les hautes personnalités du régime, il ajoute, débonnaire :

— Oh, rien de compliqué ! Un simple problème de transport. Mais la perte de ce qui vous sera confié aurait les plus lourdes conséquences pour l'avenir !

Une semaine plus tard, chargé d'instructions détaillées comme à l'accoutumée, Garbers fuyait la ville condamnée, ce grand navire en perdition qui menaçait de l'engloutir avec lui.

*
**

Appuyé contre le bordé d'une pinasse tirée au sec, non loin du chantier réquisitionné, deux ostréiculteurs discutent.

— Tu as une petite idée sur la dernière sortie des Boches ? demande le premier en hochant la tête en direction de *Passim* tiré sur un slip.

— Non.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Moi je pense que le bateau a passé la ligne, comme la première fois.

— Impossible. Au retour il ne portait pas d'anatifes. Il a peut-être été au Groenland, mais pas dans les mers chaudes.

— Ça ne veut rien dire. Les Boches ont peut-être découvert un nouvel enduit ou doublé la coque en cuivre.

Les marins d'Arcachon pressentent la vérité, encore qu'il ne s'agisse pas d'un vernis nouveau ou d'une peinture miraculeuse mais de l'enduit au suif en usage cent ans plus tôt. *Passim* est en effet rentré du Brésil avec une coque parfaitement claire. Quelques jours plus tard, le yacht est remis à l'eau et vient à quai.

— Il repart cette fois au moins pour six mois, fait observer le marin qui espionne, un peu pour le compte des Anglais, beaucoup pour lui-même, à seule fin de se persuader que, Français né malin, il reste à la hauteur de sa réputation !

Plusieurs camions de cinq tonnes se succèdent sur le quai et leur chargement disparaît dans les flancs du yacht qui, lentement, rentre au maximum dans ses lignes d'eau.

— Je me demande ce qu'ils vont faire de toutes ces caisses ! Moi je dis qu'ils préparent une base secrète dans l'Atlantique-Sud ! Et quand tout ira mal, Hitler et sa clique foutront le camp en sous-marin pour s'y planquer.

— Pourquoi en sous-marin ? Ils s'embarqueront sur le yacht... Un sous-marin, ça se repère à l'A.S.D.I.C., tandis qu'un yacht, qui songerait à l'emmerder ?

En réalité, Garbers embarque en sus des deux agents secrets qui seront déposés aux abords de Punta Mogadès, au sud de La Plata, plusieurs tonnes de produits pharmaceutiques rares encore fabriqués en Allemagne mais épuisés en République Argentine. Vendus au marché noir, ils permettront d'acheter plusieurs émetteurs radio et de constituer un trésor de guerre pour les nombreux agents allemands qui résident là-bas, déploient une activité très efficace en raison de la neutralité du pays. Mais il embarque également un objet qui paraît insolite en raison de sa banalité et qui vient directement de la chancellerie du

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Führer. L'homme de l'Abwehr le lui a recommandé sur un ton pressant, voilé de menaces. Ce n'est pourtant qu'un simple coffre d'acier, un peu plus grand que ces cantines utilisées par les coloniaux français. Il présente une particularité tout de même curieuse : il ne possède pas de serrure et se révèle entièrement soudé. Garbers se demande ce qu'il peut bien contenir, puis se désintéresse de la question après que les messagers lui eurent assuré qu'il n'était pas bourré d'explosifs ! Il l'enferme dans sa cabine et n'y pensera plus jusqu'à l'atterrissage.

*
**

Départ pris comme d'habitude. Même camouflage en bateau de pêche portugais pendant la première nuit au large. Visite habituelle du Sunderland. Mais, cette fois, Garbers emporte une mitrailleuse MG 42 avec son équipement antiaérien et des fusils pour chaque membre de l'équipage pour le cas où l'avion anglais adopterait un comportement inamicale. Mais on réussit à leurrer son observateur, une fois de plus.

Même navigation paisible parmi les flottilles portugaises, le long des côtes. Vent régulier et portant. *Passim* file grand largue vers les Açores qu'on laisse dans le Nord, puis les Canaries. Le commandant va chercher les alizés et s'installe dans la houle majestueuse qui le pousse rigoureusement vers la côte brésilienne. Pas de rencontre fâcheuse sur la route des anciens voiliers que les bâtiments modernes ne fréquentent plus. L'équipage entièrement renouvelé, mis à part Gaden, mais recruté aussi parmi les anciens plaisanciers, ne pose aucun problème au skipper. *Passim* abat régulièrement ses 120 milles en vingt-quatre heures en exigeant un minimum de manœuvres. C'est une croisière enchantée, digne du temps de paix, parmi les poissons-volants, les ébats des dauphins. On pêche. On retourne sur le pont les grandes tortues capturées pendant leur sommeil. Bains de soleil. Les plaisanciers deviennent plus bronzés que les anciens pirates de la mer des Caraïbes. Lecture. Petits jeux. Garbers a repris son grand rêve d'homme voué au large. Entre sa traversée solitaire de

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

l'Atlantique-Nord et ses traversées de l'Atlantique-Sud clandestines, se rétablit une puissante solution de continuité. Seul, le souvenir de Berlin en train de s'engloutir aux accents d'un invisible orchestre jouant, comme celui de *Titanic* : *Plus près de toi mon Führer*, le tourmente. Il gâche cet état d'ébriété libertaire que lui dispense l'Océan, en même temps que les mauvaises nouvelles captées par Frédéric Pilsen, le radio. Le 6 juin, les forces anglo-américaines ont débarqué sur le continent. Si elles arrivent à conquérir les ports ouverts sur l'Atlantique, comment *Passim* réussira-t-il à reprendre terre ? La question ne se pose pas dans l'immédiat mais apparaît en ombre menaçante dans le filigrane de l'avenir.

A 700 milles au large de la côte argentine, Frédéric Pilsen réussit à capter l'émission des agents opérant à Buenos Aires en toute tranquillité. Fortement progermanique, la République Argentine ne veut rien connaître des agents de l'Abwehr et si elle ne va pas jusqu'à les protéger, du moins ne les traque-t-elle point.

— Appelez la terre et passez la liste des vivres frais que nous embarquerons pour le retour, commande Garbers à son timonier radio en lui tendant quelques feuilles de papier... J'ai prévu des rations supplémentaires...

Passim, en effet, va déposer deux agents secrets à Punta Mogadès, mais en récupérera trois dont la position est devenue difficile. A... s'est fait interner après avoir saboté les machines de son cargo *Windhuk* qu'il devait livrer selon la loi de guerre. Il a réussi à s'évader et comme la police argentine ne peut pas ne pas le rechercher, même mollement, il désire regagner l'Allemagne. B... et C..., identifiés par l'Intelligence Service, sont brûlés sur ce théâtre d'opérations et doivent rentrer à Berlin pour y recevoir de nouvelles instructions.

— N'oubliez pas de commander aussi les camions ! ajoute Garbers... Deux camions de cinq tonnes.

La dernière croisière de *Passim* se situe au niveau d'efficacité le plus élevé. Cette fois, le yacht navigue à la plaisance, pour le compte de Garbers et de son équipage, à la guerre en assurant l'aller et retour des agents de l'Abwehr avec la régularité d'une ligne maritime normale et enfin au

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

commerce, en transportant une cargaison destinée à financer l'espionnage allemand. Il navigue en outre pour l'Institut d'émission de la banque nationale allemande, travaillant cette fois dans un genre un peu spécial. Mais j'ai promis de ne rien dire là-dessus.

— Indiquez-leur aussi notre dernier code de reconnaissance... Nous émettrons deux éclats rouges le 11 juillet à midi, face au point de la côte convenu. Réponse attendue : 2 + 3, à cinq secondes d'intervalle entre 2 et 3.

*
**

Passim portait toute sa toile et, par belle brise, taillait sa route cap au Sud. Au jour et heure convenus, il se trouvait au rendez-vous de Punta Mogadès. Il resta quelque temps au large, tirant des bords dans le style d'un oiseau qui, avant de se poser, étudie minutieusement l'aire d'atterrissage choisie puis, avec précaution, se rapprocha de la côte, émit les signaux de reconnaissance, reçut la réponse. Aucun piège ne se trouvait là tendu par l'ennemi. Le commandant apercevait même, dans ses jumelles, la silhouette des camions arrêtés un peu en retrait d'une plage. Il dit à son timonier :

— Je ne veux prendre aucun risque pour transborder la marchandise en raison de sa valeur. Les allées et venues de nos canots seront aussi brèves que possible. Vous allez donc mouiller très près de la côte, par 6 mètres de fond.

Un peu de ressac défendait les plages de sable blond qui s'enfonçaient dans le Sud, annonçant par leur rigueur plate l'immensité du désert patagonique dont elles constituaient le front de mer, mais ce ressac, simple retombée de la houle athlétique de l'Océan ne rappelait que de loin la barre continue qui avait failli provoquer la perte de *Passim* sur la côte brésilienne. Et, cependant...

Garbers relisait une fois de plus avec attention le routier décrivant ces atterrages mais il ne possédait aucune carte à grande échelle de la côte qui lui eût permis de choisir un bon mouillage. *Passim* se déhalait précautionneusement au moteur. Frédéric Pilsen tenait la barre répétant pour lui-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

même les chiffres chantés par le matelot de proue qui lançait et ramenait régulièrement la sonde à lui :

— 10 mètres !... 9 mètres !... 8 mètres !...

Les fonds s'élevaient paisiblement vers la plage maintenant très proche et le commandant se réjouissait de pouvoir réduire au maximum la navigation de ses trois canots. Brusquement, le matelot de proue chanta !

— 2 mètres !

Le chiffre venait de claquer avec la rigueur d'un coup de fusil. L'ordre de Garbers lui fit écho :

— La barre dessous !

Mais il était trop tard pour virer de bord. Un léger frisson parcourut les membrures de *Passim* qui n'avança plus et s'inclina mollement tantôt sur tribord, tantôt sur bâbord, chaque fois que la houle s'affaissait sous lui.

— Mille millions de tonnerres du diable ! cria Garbers.

Ils étaient échoués sur un banc sablonneux qui devait ourler la côte sur une grande longueur offrant en deçà et au-delà de lui, d'un côté l'eau profonde, de l'autre une sorte de chenal navigable, ainsi que le commandant put le vérifier en faisant amener un canot et sonder plus avant où se retrouvaient des fonds de 6 à 10 mètres. Mais encore fallait-il les atteindre en franchissant l'obstacle, ou bien se dégager en battant machine arrière...

Le premier mouvement de colère dominé, Garbers jugea la situation moins grave que devant la côte brésilienne, quelques mois plus tôt. D'abord, il se trouvait à bord de son bâtiment, sur une côte neutre et pouvait prendre le temps de se dégager. Il disposait encore de deux heures de flot qui élèveraient *Passim* assez faiblement engravé dans le sable. Peut-être qu'il suffisait simplement d'attendre que le flot fût établi. Mais il en décida autrement. Les grandes vagues qui, l'une après l'autre, couraient vers le navire, mesurant chacune plus de 200 mètres de crête à crête, énormes pour des plaisanciers de l'Elbe jugeant d'après le clapotis des estuaires, le poussaient d'une poigne puissante vers le rivage. Il gagnait ainsi quelques mètres à chaque assaut de l'océan...

Dès le début de l'échouage, le commandant avait fait

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

mouiller une ancre à jas pour ne pas se voir drossé plus avant sur la côte, mais la chaîne de 19 mm se brisa comme une simple ficelle. La perte de l'ancre prenait la valeur d'un conseil. *Passim* devait, non pas se retenir, mais aller de l'avant, puisqu'on connaissait maintenant l'existence d'un chenal ouvert en eaux relativement profondes. On mouilla donc une autre ancre sur l'avant pour se haler sur le cabestan, mais la chaîne se brisa aussi et cette ancre fut également perdue. Au bout d'une heure d'efforts réalisés par les canotiers se halant comme ils pouvaient avec leurs minces embarcations, et avec l'aide du flot, *Passim* finit par se dégager et de nouveau flotta en eau libre.

— Mouillez sur les chaînes ! commanda Garbers.

Ils avaient perdu leurs deux ancres mais disposaient encore d'une longueur de chaîne considérable. Mouillées en tas par fond réduit, elles permirent à *Passim* de rester à poste fixe, face à cette grande houle bienveillante qui venait de lui rendre la liberté.

Garbers poussa un soupir, épongea la sueur qui brillait sur son front, et le débarquement commença. D'abord les deux agents secrets, puis la marchandise qui aussitôt retirée des canots fut chargée sur les camions. Enfin, le coffre d'acier entièrement soudé remis par la chancellerie du Führer. A la manière soucieuse dont les agents à terre en assurèrent la réception et le déposèrent dans le coffre d'une grosse Buick qui prit aussitôt le départ, Garbers pensa qu'il devait avoir beaucoup de valeur. Mais, dans quel sens ? Il ne se perdit pas en vaines conjectures et chassa l'affaire de ses préoccupations en concluant que le gros Gœring était en train d'évacuer vers l'étranger une partie de ses trésors ! Maintenant, les camions s'éloignaient par la piste du désert en direction de Mar del Plata pour rallier ultérieurement la capitale fédérale.

Restaient seulement sur la plage les trois Allemands qui rentraient au pays. Ils avaient assisté avec angoisse à la lutte de *Passim* contre le haut-fond de sable qui le retenait prisonnier, mesurant leurs chances de fuite en train de plagier les mouvements de la houle, tantôt s'élevant sur une crête, tantôt disparaissant dans un creux !

Ils furent accueillis à bord avec beaucoup de sollicitude

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

et par trois bouteilles de bière authentiquement allemande qui les consolèrent des pâles imitations brassées dans le pays qu'ils abandonnaient.

— Au Führer ! cria X...

— A la victoire ! enchaîna X + 1.

— A la marine allemande ! dit le second de *Windhuk*.

— A l'Océan ! conclut Garbers, et qu'il nous aide à rentrer au pays !

Mais Garbers ne se trouvait pas au bout de ses peines. Sans carte, rien ne l'éclairait sur la position des bancs de sable ourlant cette côte basse, très ouverte sur le large. Il lui faut donc trouver un passage vers la haute mer, pour éviter un nouvel échouage qui pourrait bien connaître une issue moins heureuse pour peu que se levât le vent et que forcât la mer. Il va y employer toute la journée, marchant à petite allure au moteur, la main posée sur la poignée de l'inverseur pour casser l'ère du bateau si le matelot de proue chante un sondage alarmant. La chance le sert. Au crépuscule, il se retrouve au large, sur un océan aux grandes vagues noires et qui se forme. Voici répété l'ordre familier : à hisser partout ! *Passim* s'appuie maintenant sur une belle brise fraîchissante, fait route vers l'Est, la nuit et la distance le soustrayant très vite aux vues de la côte qu'il vient d'effleurer dangereusement pendant quelques heures, sans éveiller aucune curiosité, en bon voilier fantôme qui ne doit laisser derrière lui aucune trace, comme le passage du serpent sur la pierre, celui de l'oiseau dans l'air et de l'homme dans la femme.

*
**

Le lendemain, le commandant qui monte sur le pont afin de relever Pilsen, trouve les trois agents réunis à la proue du bâtiment et en train d'étudier attentivement la surface de l'océan.

— Qu'avez-vous donc repéré ? demande-t-il en souriant, des dauphins ou une baleine ?

— Non, commandant, nous essayons d'apercevoir les premiers le périscope du sous-marin !

— Sous-marin ?... Quel sous-marin ?

— Mais celui qui nous attend. Est-il indiscret de vous

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

demander les coordonnées du point de rencontre ? le jour prévu ?

— Je ne comprends pas, murmure Garbers, de quel sous-marin s'agit-il ?

— Mais de celui qui va nous ramener en Allemagne, bien sûr ! Vous faites bien la liaison avec lui ?

Stupéfait, Garbers reste un moment bouche close, puis prend le parti de rire et frappe le pont de *Passim* de sa lourde botte de mer.

— Messieurs, voilà le sous-marin ! Et c'est moi qui vous ramène à la maison !

A leur tour stupéfaits, les agents secrets pâlisent.

— Traverser l'Atlantique sur ce petit bateau, mais, commandant, c'est une plaisanterie, n'est-ce pas ?

Ces hommes ne sont pas des froussards. Ils viennent de risquer l'internement, la mort anglaise peut-être, ils ont déjà sauté en parachute en territoire ennemi, traversé des océans mais sur des bateaux rassurants par leur taille et leurs machines. Ils savent beaucoup de choses, sauf ce qu'un voilier de 30 tonneaux peut accomplir lorsqu'il est solide et monté par un équipage expert. Ils tombent dans un abîme de crainte et se concertent jusqu'au lendemain, tandis que Garbers rapporte à son équipage l'entretien du matin, soulevant autour de lui un rire énorme qui appelle la décapitation d'un nombre élevé de bouteilles de bière « made in Germany ».

Le lendemain, les agents secrets frappent à la porte de la cabine du commandant, se présentent cérémonieusement et leur porte-parole annonce :

— Commandant, nous désirons regagner l'Argentine pour y attendre une occasion de rapatriement plus favorable ! Pouvez-vous faire demi-tour et nous déposer sur la côte assez près de Mar del Plata ?

Garbers se contient à peine et réplique :

— Messieurs, j'ai des ordres. Je suis maître à bord de ce bâtiment qui ne fera pas demi-tour. Je vous autorise à regagner l'Argentine, mais à la nage seulement. Par contre, si vous désirez revoir l'Allemagne, vous avez intérêt à rester avec moi !

Puis il les met à la porte de sa cabine et laisse éclater sa

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

fureur... Comment ! Il aurait passé la moitié de la guerre à courir l'Atlantique-Nord et l'Atlantique-Sud avec *Kyloé* et *Passim*, relié l'Europe à l'Afrique du Sud, l'Angola, le Brésil, la République Argentine, avec la régularité d'un vapeur de 40 000 tonnes pour se voir finalement nié par ces trois imbéciles ! Quelle misère !

Le Pampero, ce vent rageur qui vient de terre par rafales hachées comme celles du Mistral en Méditerranée, déjà se levait. Il fallut très vite amener de la toile, hisser le tourmentin, prendre la cape. *Passim* s'appuyait sur la lame avec sa bonne volonté coutumière, mais l'amplitude de sa chevauchée interrompit les conciliabules des trois hommes qu'on entendait discuter quant à la possibilité de regagner l'Europe sur un aussi minuscule bâtiment. Le mal de mer eut raison de leurs craintes et les cloua sur leurs couchettes pour trois jours. Ils en émergèrent résignés, mais encore mal convaincus. Garbers finit par prendre leur crainte en pitié et leur répétait chaque jour :

— Ne vous en faites pas, les gars, ne vous cassez pas la tête, je vous ramènerai au pays !

Durant le mois de septembre, le voilier fantôme fit route contre l'alizé du Nordet. On ne rencontra pas un seul bâtiment. Ceux qui naviguaient sous la protection des marines anglo-américaines suivaient la route plus directe des vapeurs, formés en convois ; ceux qui avaient encore l'audace de naviguer seuls, soit par nécessité, soit par mauvaise conscience, s'écartaient rapidement les uns des autres dès qu'il mettaient un bout de cheminée ou de voile sur la ligne d'horizon !

Passim semblait posséder une meilleure vocation de voilier fantôme que *Soizic*, *Anni Braz Bihem* ou *Kyloé*, car il accomplissait sa croisière de retour dans un climat de paix presque absolu, seulement troublé par un feu rouge qui va s'allumer et s'éteindre au large de Madère.

Regagnant des eaux fréquentées par des pêcheurs portugais, Garbers venait d'éclairer ses feux de position et naviguait par belle brise de S.W., quand soudain, vers deux heures du matin, un signal rouge se mit à clignoter droit devant. Il appela Frédéric Pilsen sur le pont car le

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

timonier connaissait le morse mieux que lui et les autres équipiers.

— Qu'est-ce que ça veut dire ? demande le commandant.

— C'est N.F.U.

— Et alors ?

Le livre des signaux indique : N.F.U. = limite Sud.

— Je suis donc sur la limite Sud d'une zone interdite ? Appelle l'équipage à virer de bord !

Passim vire de bord. Les jumelles de nuit découvrent maintenant, dans le sillage du bâtiment, la silhouette d'un destroyer qui persiste à émettre N.F.U.

— Cet abruti ne s'aperçoit donc pas que notre barque de pêcheurs crottés lui montre son cul ?

Mais le changement de route de *Passim* est trop évident pour qu'il persiste à l'ignorer. Il éteint son feu. Ouf !!!

— Je te laisse la barre. Tu fais du S.E. jusqu'au lever du jour. Après on avisera, ordonne Garbers à son timonier.

Puis il regagne sa cabine et étale son émotion par une grande goulée de whisky. Mer vide au lever du jour. L'Atlantique reprend son visage du temps de paix. De nouveau, *Passim* navigue à la plaisance. Mais pas son commandant ! Depuis plus de deux mois, grâce à la radio, il suit les péripéties de la bataille de Normandie et, bourrelé de soucis, se demande, maintenant que les Anglo-Américains occupent les ports de la côte atlantique, où, quand et comment il atterrira en Europe.

*
**

Garbers rêve en écoutant la radio anglaise qui, déjà, chante et danse sur la tombe du III^e Reich. Sa rêverie se traduit par des plans plus ou moins réalisables pour sauver *Passim* et son équipage de la captivité ou de l'internement en pays neutre. Il reste à bord presque un an de vivres qui donnent au voilier fantôme un rayon d'action formidable. Il lui suffit de virer de bord, revenir à la hauteur du Rio de la Plata, embouquer le détroit de Magellan, s'éclipser par le canal Barbara et disparaître dans l'archipel fuégien où per-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

sonne jamais ne le retrouvera. Car son commandant a rencontré, en Allemagne, le capitaine Pagel qui lui a livré ses secrets.

En 1914, vivait à Punta Arenas un certain Pagel, Germano-Chilien, qui passait sa vie à la barre de son cutter pour explorer les canaux cernant les centaines d'îles qui se dressent entre le cap San Diego et le Pacifique-Sud, au nord du cap Horn. Mal reportées sur les seules cartes existant à l'époque, celles de l'Amirauté anglaise (1), ces îles offraient aux bateaux, fort paradoxalement, des mouillages inviolables, pour la simple raison que certaines d'entre elles n'existaient pas ! Pagel était le seul marin du monde, avec les derniers « Indiens à canots » Alakaloufes et Yaghans à connaître dans sa vérité l'archipel fuégien...

Dans la nuit du 17 au 18 décembre 1914, le croiseur *Dresden*, seul rescapé de la bataille des Falklands où venait de périr l'escadre de l'amiral von Spee sous les coups d'une escadre anglaise infiniment supérieure à elle en puissance de feu, s'était présenté devant Punta Arenas. Son commandant, le capitaine de vaisseau Lüdecke connaissait l'existence de Pagel et son secret. Il l'envoya quérir par un canot et l'embarqua. Pagel prit la barre de *Dresden*. Au lieu de suivre le détroit de Magellan pour déboucher « mar afuera » dans le Pacifique où l'attendait une autre escadre anglaise, il disparut cap au Sud. Pagel fit emprunter à ce croiseur lourd un chenal où tout commandant de navire raisonnable eût hésité à risquer une goélette, puis il mouilla *Dresden* au sud de la grande île Sainte-Agnès, dans une baie où personne ne pouvait le découvrir, sinon par hasard, pour la simple raison qu'à l'emplacement de cette baie les cartes situaient une terre ! Les Anglais le recherchèrent avec des moyens considérables pendant deux mois et ne l'auraient probablement jamais découvert si, considérant l'état moral et matériel de son équipage rongé par la solitude effrayante de ces parages, le mauvais temps perpétuel, l'inactivité, le commandant Lüdecke n'avait décidé de quit-

(1) A peine corrigées à l'heure actuelle, ainsi que j'ai pu m'en assurer par moi-même...

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

ter sa cachette, sortir dans le Pacifique austral pour y reprendre le combat.

Dès le début de la Seconde Guerre mondiale, Hitler avait fait rapatrier le capitaine Pagel pour qu'il donnât des conférences aux équipages de la Kriegsmarine d'où il ressortait que toute catastrophe, comme la bataille des Falklands, pouvait être dominée. Heinrich Garbers l'avait rencontré et possédait maintenant la carte secrète de l'archipel fuégien dont l'Anglais ne disposait toujours pas !

Mais, sans descendre jusqu'à ces latitudes australes, il pouvait aussi se réfugier sur une île de l'Atlantique-Sud jamais visitée, possession portugaise où ne vivaient que des chèvres et s'y maintenir pendant des années puisque l'homme, jadis, y subsistait (1). Il naviguait maintenant dans les zones de pêche portugaises, caressant ces grands rêves de liberté, la liberté de vivre loin des hommes et près de l'Océan, quand l'Abwehr, profondément remanié depuis l'exécution de l'amiral Canaris, fixa par radio le nouveau point d'atterrissage : « Dans l'impossibilité de regagner les ports français occupés, toucher Vigo, y faire interner le bateau par les Espagnols et rallier l'Allemagne par voie diplomatique. »

Garbers s'insurge. Les sentiments qui l'animent diffèrent radicalement de l'idée que les services secrets se font des choses. Lui a donné une âme à *Passim* par ses fantastiques croisières. Une complicité latente existe entre eux. Comment oserait-il abandonner entre des mains étrangères ce bateau qu'il a marqué par son action, celle de ses équipages, mille efforts, mille sacrifices, les risques courus ? Et, surtout il a, malgré la guerre ou peut-être à cause d'elle, prolongé à travers *Passim* l'histoire glorieuse de la marine à voile !

Nuit au large. Le carré. Autour de la table exigüe les cinq hommes d'équipage et leur capitaine sont rassemblés au coude à coude, car *Passim* se gouverne seul, taillant fidèlement sa route au petit largue. Garbers annonce lentement :

— J'ai des ordres pour livrer le bateau aux Espagnols, à

(1) Sans doute Fernando de Noronha.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Vigo. Je dirai que notre radio était hors service et que nous ne les avons pas reçus quand je ferai mon rapport de mer à Berlin. J'ai décidé de rentrer directement à Kiel en doublant l'Écosse et l'Islande par le Nord ! Qu'en pensez-vous ?

Les plaisanciers de la dernière chance n'en pensent rien de bon... Doubler l'Islande par le Nord alors que l'hiver approche?... Affronter la mer du Nord dominée par les flottes anglo-américaines?... Et pour sauver ce voilier de faible valeur?... le commandant Garbers rêve ! Ou peut-être ne veut-il pas survivre à la défaite déjà acquise du III^e Reich?... L'équipage ne suit plus son commandant...

La discussion dure vingt-quatre heures, mais la conclusion ne change pas... La mission est remplie. Pourquoi prendre le risque de tomber aux mains de l'ennemi puisque en sacrifiant le bateau l'équipage sauve sa liberté ? Le projet de Garbers fait l'unanimité contre lui. Le commandant alors s'incline.

Mais avant de rallier Vigo, il faut redonner à *Passim* le physique de l'emploi pour un voilier naviguant à la plaisance, monté par une demi-douzaine de civils allemands résidant en République Argentine et regagnant leur patrie. Détruire d'abord les papiers de bord qui donnent au voilier la définition de « navire de guerre ». Ensuite, les livrets de solde que chaque homme détient afin de pouvoir revendiquer les droits définis par la convention de Genève. Une fois les hommes « clairs », on s'occupe du bateau. La mitrailleuse MG 42, la caisse de grenades heureusement inutilisées, les fusils Mauser, passent par-dessus bord. Restent les trois agents secrets qui ne désirent pas suivre le même chemin, depuis longtemps amarqués, convaincus de la capacité d'un petit voilier à relier l'Amérique à l'Europe en toute sécurité, et ne regrettent plus leur séjour dans le merveilleux bain des vents alizés en lieu et place de la claustration en sous-marin attendue.

A 100 milles de Vigo, *Passim* se rapproche donc de la côte. Son capitaine fait mettre deux canots à la mer et débarque les trois compagnons embarrassants. Il sait que s'il commettait l'imprudence de les mettre à terre dans un

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

port, les espions anglais connaîtraient tout de leur identité et du rôle qu'ils ont joué vingt-quatre heures plus tard !

Le lendemain, il entre à Vigo avec un petit air innocent, pavillon argentin et fanion du Yacht-Club de La Plata vibrant au vent. Comme prévu, l'élite de l'espionnage anglais rassemblée une heure après l'amarrage, photographie non seulement le voilier fantôme mais encore chaque membre de l'équipage. La bataille contre l'Océan est achevée, le combat terrestre commence, l'un appelant l'autre dans cette guerre civile opposant les Allemands aux Anglais, les uns et les autres frères de race que sépare une haine aussi stupide qu'artificielle.

*
**

Le commandant Garbers s'était présenté à la capitainerie du port en jouant le rôle préalablement défini. Lui et ses camarades ne représentaient que d'inoffensifs civils lassés d'attendre la fin de la guerre en République Argentine. Mis dans l'impossibilité de regagner l'Europe par la disparition des lignes de navigation régulières, ils venaient de saisir la chance offerte par le Yacht-Club Mar del Plata qui leur avait prêté ce voilier. Ils désiraient le désarmer au mouillage et regagner l'Allemagne par avion. Issu de la marine franquiste amie du III^e Reich, le lieutenant de vaisseau qui le recevait n'émit aucune réserve et se déclara disposé à mettre le bateau en lieu sûr (1).

Heinrich Garbers croyait la partie gagnée lorsque s'engagea la bataille des consuls. Le consul d'Allemagne à Vigo soutenait bien entendu la thèse de son ressortissant, tandis que le consul anglais multipliait protestations et interventions contre le maintien en liberté de cet équipage appartenant presque certainement à la Kriegsmarine ! Comme les deux consuls habitaient le même immeuble, la guerre diplomatique prenait un tour enflammé.

Elle devait durer six semaines. Chaque matin, Garbers se rendait à la capitainerie du port afin de faire acte de

(1) Je n'ai pas réussi à découvrir le sort final de *Passim* après la guerre.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

présence puis repartait, suivi par les agents secrets anglais et américains lancés à la recherche de preuves qui dénonceraient sa qualité d'officier allemand. La radio jouait entre Vigo et Londres mais l'équipage de *Passim* se gardait de commettre une imprudence capable de donner des armes à l'ennemi.

Chaque matin, donc, le commandant du voilier fantôme rencontrait le lieutenant espagnol qui avait reçu son rapport de mer et un dialogue toujours égal à lui-même s'engageait :

— Toujours en résidence surveillée ? demandait Garbers.

— Lo siento mucho, capitán ! répondait l'officier en souriant avec gentillesse.

— Aussi désolé que vous, répliquait l'Allemand avec une gentillesse égale, mais quand pourrons-nous partir pour l'Allemagne ?

— Mañana !

Mañana... Demain... Pasado mañana... Après-demain. Avec beaucoup de sagesse et d'habileté, l'Espagne remettait au lendemain ce qu'elle pouvait faire le jour même ! Dans ce match serré qui se livrait entre puissances ennemies en terrain neutre, le consul d'Allemagne enfin l'emporta. Garbers se présenta une dernière fois à l'officier du port. Plus souriant que jamais, l'Espagnol lui serra chaleureusement la main et lui déclara que s'il avait cautionné son rapport de mer, c'était sans croire un seul mot de son contenu !

Train pour Madrid. Campagnes paisibles et pauvres. Pouillierie et fierté castillanes. Plaza hôtel et agents secrets. L'automne agonisante enrobe la capitale dans une miraculeuse douceur qui sourd du ciel léger, des tapis de feuilles dorées posés sur les jardins du Prado ; instants privilégiés entre un été flamboyant et le rude hiver qui va tomber du haut des sierras...

Tous les obstacles semblent maintenant levés pour l'équipage de *Passim* qui peut aller et venir librement à travers l'Espagne. Des perspectives touristiques prolongent la navigation de plaisance. Ils s'apprétaient à les exploiter lorsqu'un matin Garbers et ses équipiers, qui déjeunaient paisiblement dans l'hôtel discret qu'ils avaient choisi, entendirent le communiqué de guerre de Berlin qui sortait

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

du haut-parleur de la radio et annonçait avec la sécheresse brûlante de la foudre : « Au nom du Führer, le grand-amiral Doenitz vient de décerner la croix de chevalier de la Croix de fer à l'enseigne de vaisseau de deuxième classe Heinrich Garbers ».

Commentaire du nouveau chevalier qui jette sa serviette sur la table et se retire avec ses camarades aussi médusés que lui.

— Décidément, ces abrutis bavardent ou se taisent toujours à contre-temps !

Une heure plus tard, une Mercedes de l'ambassade d'Allemagne stoppait devant l'hôtel, embarquait le chevalier des océans devenu parfaitement indésirable à Madrid, le conduisait à l'aérodrome d'où, le jour même, un Condor quadrimoteur l'escamotait en direction de Berlin.

* * *

Quand la voiture qui l'attendait quitta l'aéroport de Tempelhof, le crépuscule tombait sur la ville. On le conduisit d'abord à l'hôtel Adlon enfoui sous de lourdes épaisseurs de sacs à terre. Les autorités qui le convoquaient ne s'y trouvaient pas et ils repartirent. Ils remontèrent Unter den Linden dévasté, avec ses façades béantes et ses trottoirs creusés par les bombes. Aussi loin que pouvaient porter leurs regards, ce n'étaient que palais éventrés, grands immeubles réduits à leur silhouette de pierre, colonnes traînant sur les bas-côtés de l'avenue. De part et d'autre surgissaient des pyramides et des portiques merveilleusement sculptés par le napalm, ouvragés par les bombes explosives sous des angles imprévus offrant des arrondis suaves, des bas-reliefs profondément fouillés.

Pas une ruine qui n'eût son caractère particulier ; comme si des générations d'artistes avaient œuvré là avec un amour de bâtisseurs d'acropoles, comme si le temps avait, ensuite, achevé le chef-d'œuvre, posé sa patine, apporté l'indispensable travail d'érosion produit par le vent, l'eau du ciel et les larmes des femmes en prière...

En moins de cinq ans, Berlin avait rassemblé la grandeur du Persépolis achéménide, les triomphes de Rome, les

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

conspirations de Florence et les malheurs de Carthage. Il était devenu beau, mais d'une beauté transfigurée qui n'était plus de ce monde et dont Heinrich Garbers ne pouvait comprendre la signification, parce qu'il n'appartenait pas à « l'Intelligenza » nationale-socialiste et n'avait jamais élu d'autre dieu que Poséidon.

La voiture se dirigeait maintenant vers Furstenwald. Le crépuscule se refermait sur la ville avec de sublimes précautions, comme si toute la miséricorde du monde se réfugiait dans ces dernières minutes du jour. Il n'y avait plus que le crépuscule pour prendre en grand-pitié l'effroyable détresse de Berlin.

En majeure partie épargné par les bombes, le quartier de Furstenwald apparaissait comme une île verte posée sur le grand océan rouge et brun des ruines. Le chauffeur stoppa devant la grille qui défendait une résidence cossue érigée sur une pelouse cernée par de noirs sapins. On le conduisit dans un salon où régnait un silence de crypte. Il ne savait pas qu'il se trouvait au cœur des services secrets du III^e Reich remaniés après l'attentat du 20 juillet et placés sous la direction de Kaltenbruner qui succédait à l'amiral Canaris traître à son Führer.

On vint le chercher pour l'introduire dans son cabinet. Plusieurs officiers de la marine et de la Waffen-SS entouraient Kaltenbruner qui se leva, ouvrit une boîte de carton, en retira la Croix de fer dont il passa le ruban autour du cou du navigateur, claqua les talons, tendit le bras à l'horizontale, le replia et reprit place dans son fauteuil en lui disant :

— Heinrich Garbers, le Führer a personnellement étudié vos rapports de mer et m'a fait part de l'admiration qu'il vous porte. Il m'a dit : ce sont des hommes de sa trempe, formés dans les combats sur terre et les tempêtes des océans qui assureront l'avenir de l'Europe.

Un valet en livrée blanche apporta le plateau qu'une bouteille de cognac français surmontait. Le colonel Schellenberg porta un toast au Führer et se tourna vers Garbers pour lui demander :

- Faites-vous partie des SA ?
- Non, mon colonel.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Il ne pouvait lui dire qu'il ne savait pas exactement ce que représentaient les SA ! Puis, Kaltenbruner lui demanda de résumer ses croisières de guerre. Tous l'écoutaient attentivement.

— En somme, conclut le nouveau chef de l'Abwehr, un petit voilier, aussi bien camouflé que le vôtre, pourrait transporter une haute personnalité vers n'importe quel point du globe sans éveiller l'attention de l'ennemi ?

— Oui...

Quel titre devait-il donner à ce Kaltenbruner qui portait l'insigne d'un grade du N.S.D.A.P. dont il ignorait la hiérarchie ? Il finit par répondre avec prudence :

— Oui... monsieur... Avec un peu de chance, oui.

Schellenberg semblait atterré par tant d'ignorance politique, mais ne pouvait risquer une remarque désagréable car lui ne portait pas, comme ce marin, la croix de chevalier de la Croix de fer, la plus haute décoration de l'histoire allemande. Kaltenbruner réfléchissait toujours en jouant avec un coupe-papier posé sur le sous-main de cuir.

— Et ce petit voilier pourrait aussi, par exemple, pénétrer dans une base maritime secrète accessible seulement par un canal très étroit ?

— Oui, monsieur, s'il dispose d'un moteur auxiliaire.

— C'est bon. Merci, lieutenant !

L'entretien semblait terminé et Garbers attendait qu'on l'invitât à se retirer lorsque Schellenberg intervint de nouveau en lui demandant :

— Où vous situez-vous politiquement ?

Garbers se sentait un peu déconcerté par le caractère inattendu de la demande. Mais il n'avait pas envie de courtiser ces puissants personnages et répondit franchement :

— Nulle part, mon colonel... Vous savez, moi, je suis essentiellement un sportif. Je navigue à la voile. C'est la passion de ma vie. Vous me dites où je dois aller et j'y vais. Sans me poser de questions !

Schellenberg risqua une moue que Kaltenbruner surprit. Il leva le bras en désignant le commandant du *Passim* et dit à son adjoint :

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Pour nous, Schellenberg, un tel homme est au moins colonel !

Schellenberg se tourna vers Garbers.

— Désormais, vous êtes colonel dans l'Allgemeine SS (1).

Il ouvrit son carnet, inscrivit la promotion qui, fort heureusement pour le marin, ne devait jamais être connue des flics internationaux qui allaient s'abattre sur l'Allemagne vaincue. Il serra longuement la main de Garbers avant de lui permettre de se retirer.

L'alerte maintenant sonnait pour la troisième fois de la journée. De longs pinceaux de soie verte se mirent à balayer les profondeurs du ciel. Un coup de tonnerre de la D.C.A. installée sur les tours du Zoobunker donna le branle à la défense. Presque aussitôt des bombes tombèrent, mais loin de Furstenwald. La rue, cependant, frémissait, semblait faire le gros dos, par petits coups spasmodiques. Des vieillards de la défense passive apparurent, coiffés de cuir bouilli. Leur grand âge donnait à ces hommes l'irréalité de chevaliers du guet de l'An Mil, psalmodiant la règle d'or des nuits peureuses.

« ... Habitants de Berlin, rentrez dans vos logis !

« Car voici l'heure du couvre-feu. »

Heinrich Garbers écoutait le vent se lever sur Berlin, ville fantôme en train d'appareiller pour les croisières d'où les cités et les hommes ne reviennent pas. Il pensait qu'il devait se hâter de le fuir s'il voulait profiter de la permission d'un mois accordée par le colonel Schellenberg.

* * *

Un mois plus tard, il se trouvait à Rendsburg en train d'armer, avec sa minutie habituelle, un ancien bateau-pilote, *Prinz Adalbert*. Il lui fallait maintenant faire voile vers l'embouchure de l'Orénoque pour y déposer une nouvelle équipe d'agents secrets ! Ils arrivèrent à bord le

(1) La SS germanique et politique, non la Waffen-SS.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

30 janvier 1945, presque en même temps que le télégramme annulant l'expédition. Les fronts brûlaient à l'Est, à l'Ouest, au Sud. Les villes allemandes croulaient et se consumaient l'une après l'autre. Lancer des antennes sur le continent américain, au profit d'une politique mondiale désormais interdite, ne présentait plus d'intérêt. L'amirauté lui donna donc le commandement d'une péniche à moteur de 300 tonnes qu'il arma à Amsterdam. A partir de Hoek Van Holland, il devait tenter de ravitailler Dunkerque encerclée. Mission impossible ! Contre la volonté de Garbers qui prétendait appareiller à tout prix, le commandant Brandis fit tout annuler par l'amiral Doenitz lui-même.

Quand Doenitz, s'adressant au peuple allemand et ses alliés, annonça l'assomption du Führer, soulignée par les accents ésotériques de la III^e symphonie de Brückner, le lieutenant Garbers se trouvait toujours à Amsterdam. Deux jours après la capitulation, un commando anglo-canadien armé jusqu'aux dents investit sa péniche. Les Anglais lui volèrent d'abord sa montre, comme les sauvages sibériens, puis son portefeuille, et jusqu'à ses vêtements de mer. Les Canadiens le frappèrent à coups de trique et le jetèrent, soigneusement ficelé, dans une jeep. Prison de Rotterdam. Cellule nue, humide et glacée. Pendant quinze jours, on le nourrit moins bien qu'un chien abandonné, avec des épluchures de pommes de terre. Garbers se demandait ce qui lui valait ce régime très spécial. Sa personne n'était pas en cause. Il subissait la tentative d'assassinat collectif menée par les Anglo-Américains sur tous ceux qu'ils avaient capturés portant les hautes décorations de l'armée allemande ou les sigles de la SS qu'ils jetaient dans les prisons et les camps en les affamant systématiquement.

Enfin, l'Intelligence Service lui envoya l'un de ses agents et on cessa de le traiter plus mal qu'une bête. L'interrogatoire commençait.

— Quel genre de bateau commandiez-vous ?

Heinrich Garbers ne manquait pas d'humour, bien qu'Allemand, et répliquait :

— Un stationnaire météorologique dans l'Atlantique-Nord.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

L'Anglais haussait les épaules.

— Ne nous prenez pas pour des imbéciles. Vous commandiez un sous-marin au service de l'Abwehr. En 1943, vous avez déposé des agents sur la côte Ouest de l'Afrique du Sud. En 1944...

Garbers ne pouvait nier car l'Intelligence Service savait tout, même les noms des agents secrets successivement embarqués sur *Passim*.

— C'est vrai, reconnu-il, mais je ne représentais qu'un transporteur avec mon petit voilier. Vous en savez plus long que moi sur les gens de l'Abwehr dont je ne voulais rien connaître sinon qu'ils s'appelaient Heinrich, Jim, Fred ou Gonzalez. C'est tout.

— Vous n'avez jamais commandé un voilier, mais un sous-marin ! Stratégiquement, aucun voilier n'était capable de rallier l'Afrique ou l'Amérique australe en déjouant notre surveillance. Techniquement, on ne tient pas la mer six mois sans escale ou ravitaillement au large avec un voilier de 30 tonnes, comme vous le prétendez !

— C'est pourtant ainsi que j'ai mené mes croisières.

— Alors, faites-moi un rapport écrit.

— Pourquoi, puisque vous savez tout ?

— Nous connaissons tout, sauf le numéro matricule du sous-marin que vous commandiez. Donnez-le et vous êtes libre !

Quelques semaines plus tard, un capitaine anglais le prend en charge, l'embarque dans un avion à destination de Londres. L'appareil est occupé par des officiers supérieurs. Un amiral US lui offre sa ration de petit déjeuner tout en le contemplant avec un certain effarement et Garbers pense : Celui-là aussi me prend pour un commandant de sous-marin qui a escamoté Hitler, Eva Braun et Bormann ! Il croit qu'on va me juger comme criminel de guerre ! Quel honneur !

Garbers se retrouve dans un asile d'aliénés en partie converti en prison et les interrogatoires reprennent.

— Quel était le numéro de votre sous-marin ?

— Que savez vous des nouveaux sous-marins devenus opérationnels en avril 1945 ?

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Vous nous bluffez en racontant vos histoires de croisières à la voile.

— Vos rapports relèvent de l'imagination pure.

— Vous vous prenez pour le capitaine Slocum en oubliant une chose : lui faisait bien le tour du monde à la voile, mais en temps de paix !

— Comment auriez-vous appareillé d'Arcachon en échappant à notre surveillance aérienne ?

— Qu'est devenu votre sous-marin ?

Toujours le sous-marin, trois ans dans le sillage de *Passim* mais se déplaçant avec son commandant, d'asile d'aliénés en camp de prisonniers, du pays de Galles à l'Ecosse. La croisière du captif durera six mois. Jamais les Anglais n'admettront que le dépôt d'agents secrets sur des côtes aussi éloignées ait pu être exécuté par des voiliers de moins de 40 tonneaux, et peut-être que les derniers témoins encore vivants de cette époque ne l'admettent pas aujourd'hui, malgré les exploits réalisés depuis par les plaisanciers, exploits dont aucun n'a dépassé ceux de *Kyloé* et de *Passim*.

C'est le manque d'imagination des Anglais qui assura une constante immunité aux voiliers fantômes. Aucun d'entre eux n'eût franchi leurs barrages s'ils avaient soupçonné, même faiblement, la vraie nature des missions qu'ils accomplissaient. Tels sont en effet les Anglais, tenaces dans l'erreur comme dans le génie. Ils finirent par se lasser et prirent le parti de renvoyer leur prisonnier en Allemagne.

*
* *

Quand il arriva sur les bords de l'Elbe, Garbers se dirigea lentement vers l'ancien mouillage de son yacht personnel, *Windspiel III* qu'il avait désarmé là en 1939, sans espoir de jamais le revoir. Un léger vertige brouilla sa vue. Le bateau l'attendait, correctement amarré à son poste. Intact. Et il ne s'agissait pas d'un voilier fantôme ! Alors, le commandant des voiliers fantômes, qui n'avait jamais rien

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

compris au national-socialisme, bien que naviguant à son service, pensa qu'il pourrait peut-être un jour adopter sa devise pour rendre hommage à son bateau, en lui décernant la plaque de cuivre traditionnelle dans chaque marine et portant l'inscription : « Mon honneur s'appelle fidélité. »

CHAPITRE V

FALKEN

1948-1949

Ludwig Lienhardt, SS Hauptsturmführer dans la division Viking, donna l'ordre d'appareiller. Différentes unités de ce corps fameux, presque entièrement composé de volontaires scandinaves et néerlandais, se trouvaient encerclés en Courlande, soumises à la pression de l'armée rouge, menacées d'anéantissement en cette fin désastreuse de l'année 1944. Hitler n'avait sans doute pas donné l'ordre d'évacuer ces troupes, mais ce qui ne paraissait pas urgent, vu d'un grand quartier général lointain, s'imposait avec rigueur sur le terrain. Lienhardt avait découvert *Joan*, vieux trois-mâts battant pavillon estonien et réquisitionné par l'organisation Todt. ■ y fit embarquer ses hommes, le matériel de guerre et le ravitaillement de son unité, avec un léger supplément emprunté aux dépôts de l'armée, promis de toute manière au pillage, c'est-à-dire des centaines de caisses de whisky et cognac qui vont jouer un rôle important dans l'aventure de *Falken*.

Joan possède bien un moteur auxiliaire, mais pas d'hélice, comme *Soizic*, et pas de gas-oil. Il s'agit de quitter le port de Libau en manœuvrant à la voile, et de nuit pour échapper aux avions russes. Les Waffen SS se font gabiers avec des fortunes diverses. Ni l'appareillage ni la navigation ultérieure ne représenteront une page glorieuse dans l'histoire de la marine à voile, certes, mais ces 300 rescapés de Courlande réussiront à traverser la Baltique et toucher le port de Stockholm.

La Suède est neutre et se trouve dans une situation

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

inextricable en ces derniers mois de la guerre. Elle a donné des gages au III^e Reich en autorisant le passage et le ravitaillement de ses troupes vers Narvik, en lui vendant ces excellents canons Beaufors qui pilonnèrent Leningrad et massacrèrent les avions russes mais, pour équilibrer discrètement la balance, elle accueillit les espions anglais et russes, les juifs en fuite et les résistants norvégiens traqués dans leur pays. Pour bien comprendre ce qui va suivre, il est bon de savoir qu'en 1939, plus de la moitié des officiers suédois, aussi nationaux-socialistes que le grand explorateur Sven Hedin, souhaitaient la victoire d'Hitler ; tandis que le monde politique, résolument social-démocrate, s'appuyait sur une police plus ou moins rouge !

Les pouvoirs de l'armée qui cache la croix gammée sous ses épaulettes, diminuent au fur et à mesure que se dessine la défaite allemande. Ils restent assez forts, en 1944, pour qu'une compagnie, musique en tête, accueille sur le quai le misérable *Joan* d'où descendent en armes, 300 SS de la division Viking. Les cuivres jouent lentement *J'avais un camarade*. Les blonds soldats présentent les armes, avec la brutalité d'un peuple resté, en dépit des apparences, le plus militariste du monde.

Que vont devenir ces rescapés ? *Joan* peut reprendre la mer s'il ne dépasse pas le délai accordé par la loi internationale pour séjourner en port neutre, mais il ne se trouve techniquement pas en état d'appareiller et s'en irait par le fond s'il l'osait avant d'atteindre un port allemand de la Baltique. La troupe pourrait demander le libre passage vers la Norvège et rallier l'armée hitlérienne qui l'occupe, mais encore faudrait-il qu'elle ait la volonté de continuer le combat. Elle ne l'a plus. En tant qu'officier le plus ancien dans le grade le plus élevé, Ludwig Lienhardt a organisé un référendum auprès des hommes fatigués, accablés par les derniers combats, les années de misère physiologique subies en Russie. Il n'a pas reçu plus de six réponses favorables ! Les rescapés de *Joan* choisissent donc l'internement. Les Suédois y procèdent avec une certaine sollicitude tant que l'affaire dépend de l'armée, avec une hostilité lourde d'hypocrisie lorsqu'elle passera sous le contrôle de la police. *Joan* est déchargé, les armes passent sous le contrôle

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

du gouvernement et Ludwig Lienhardt prend en charge les stocks de l'intendance, y compris les caisses de cognac et de whisky. L'attente de l'inéluctable maintenant commence pour ces volontaires étrangers appelés à subir le sort des soldats allemands déjà internés en Suède.

*
**

Curieux personnage que ce docteur Ludwig Lienhardt. Originaire de Flensburg, issu d'une famille de navigateurs implantés depuis toujours sur les côtes de la Frise du Nord, on relève son passage dans tous les services possibles et imaginables du III^e Reich, sauf... dans la marine ! Ses ancêtres avaient peut-être commandé les drakkars qui découvrirent l'embouchure du Saint-Laurent, mais lui, même pas... un bateau-lavoir ! On vient de le retrouver en Courlande comme Hauptsturmführer dans la SS Viking, mais il est intéressant d'apprendre que, dans le même temps, il exerçait aux pays baltes les fonctions d'agent consulaire pour le compte de la Suède ! Il tenait avant la guerre une place importante mais très mal déterminée dans l'intelligenza raciste et païenne qui gravitait autour de Sven Hedin, lui-même entouré de mystère depuis ses explorations fameuses du Tibet et de la Mongolie extérieure. Que sait-on des découvertes qu'il aurait faites là-bas et de ce qu'Himmler en aurait tiré pour l'enseignement dans ses monastères d'Hildesheim et de Wevelsburg, où les hommes de l'Ordre noir se consacraient à — je cite — « déterminer les moyens de remettre en place l'homme dans l'ordre naturel ». On dit aussi que Ludwig Lienhardt possède une ferme en Dalécarlie, ce qui permettrait d'expliquer un certain nombre de choses. Une seule certitude : lui n'est pas interné... Comme responsable du matériel de la SS Viking ? Comme membre du cercle de pensée Sven Hedin ? Comme propriétaire en Suède ? Il nous est difficile de fournir une réponse.

Quand le III^e Reich capitule, le nombre de soldats allemands et assimilés internés en Suède s'élève à plus de 30 000. Mais il en arrive encore dans les deux premières semaines de mai. Les dernières poches d'encerclement se

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

sont vidées par la mer ; vers Gotland, à partir de la Courlande, sur l'île de Bornholm à partir de Dantzig. Le groupe de Gotland — 7 Estoniens, 11 Lituaniens, 149 Lettons — est interné d'abord à Rinkaly, puis Ränneslätt ; celui de Bornholm est dirigé sur Bökeberg, puis concentré avec les autres à Ränneslätt.

Les dernières échappées des ports ou des plages sous le feu direct des Russes sont effrayantes. Tout ce qui flotte est utilisé. Ce qui semblait ne plus pouvoir naviguer, désormais navigue. Des femmes, des enfants se mêlent aux soldats ; non pour fuir le marxisme dont ils ne savent rien mais les Russes, l'ennemi historique des pays baltes. Dans la nuit du 9 mai, le petit port de Katthammarsvik, perdu sur la côte suédoise, reçoit à 23 h 30 *Gulbis*, sorte de remorqueur très bas sur l'eau, chargé de quelques soldats valides, d'un monceau de blessés dont la plupart ont succombé pendant la traversée. Deux autres embarcations, dont un chaland, accostent dans la nuit du 10 mai. Le chaland ne porte que quelques réfugiés car, faisant eau, il a menacé de s'engloutir à plusieurs reprises et, pour survivre, les têtes froides du bord se sont progressivement débarrassées des morts, puis des blessés ! Il coulera dans le port quelques heures après son accostage.

Les Suédois accueillent ces rescapés de l'enfer avec leur réserve habituelle et une certaine bienveillance dans les milieux militaires. A la latitude de Katthammarsvik, la température diurne ne dépasse pas + 3°. Tous les réfugiés déclarent d'abord : nous avons froid ! Puis : nous avons faim ! Il est difficile de citer avec certitude le nom du dernier bateau qui se présente sur les côtes, d'abord parce que certains n'en portent plus ; ensuite parce que, malgré la vigilance de la police et de l'armée, un petit nombre de civils et de soldats réussissent à débarquer clandestinement. C'est le cas d'un homme appelé à nous poser des problèmes qui, disparaissant d'une plage lituanienne, de nuit, à bord d'un minuscule voilier du genre « vaurien », réussit, seul à la manœuvre, à traverser la Baltique, débarquer dans l'archipel de Stockholm près de Vaxholm, pénétrer clandestinement en Suède et à s'y maintenir, probablement grâce à l'appui de la même franc-maçonnerie nordique qui

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

dut aider Ludwig Lienhardt. On le disait baron balte et il se faisait appeler von Allenburg.

*
**

Le 2 juin 1945, l'ambassade russe à Stockholm remet au ministère des Affaires étrangères une note par laquelle son gouvernement réclame, conformément aux termes de la capitulation, le renvoi des soldats allemands sur les fronts dont ils dépendaient le 8 mai 1944. Cela revient à les renvoyer tous en zone d'occupation soviétique puisque tous provenaient du front de l'Est. Second point : livraison des civils et militaires baltes combattant dans l'armée allemande, et de tous les « criminels de guerre ». Si la première partie de la note n'est pas sujette à caution du point de vue du droit international, la seconde apparaît essentiellement politique, tant en ce qui concerne les Baltes que les volontaires étrangers et les « criminels de guerre ». Imprudemment légalisée par les nations occidentales, la notion « crime de guerre » permet toutes les extensions politiques et l'on sait les Russes capables de décréter « criminel de guerre » tout opposant à leur régime. C'est donc le droit d'asile politique, privilège traditionnel d'un pays neutre, qui se voit remis en question. Que va décider le gouvernement ?

L'affaire sera traitée au départ avec une incroyable légèreté. Le ministère des Affaires étrangères suédois prépare, selon la tradition diplomatique, deux notes : l'une qui rejette la demande russe, l'autre qui promet de lui donner une suite. Le haut fonctionnaire qui portait les deux notes se présenta au cabinet du Premier ministre, Per Albin Hanssons, un homme très aimé du peuple qui l'appelait par son prénom. Il s'empare du premier document, celui qui donne suite à la demande russe, le lit, relève la tête, semble hésiter un peu et dit au fonctionnaire :

— Ça me paraît très acceptable !

Puis il considère le second document posé sur son bureau et demande :

— Qu'est-ce que c'est ?

— La réponse négative, monsieur le président.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Le président jette un bref coup d'œil sur le texte, fait la grimace et annonce :

— La première réponse me paraît la bonne.

Le haut fonctionnaire ramasse les documents, s'incline et se retire. C'est le point de départ d'une affaire qui va, pour longtemps, bouleverser la bonne conscience suédoise. En livrant les réfugiés baltes, comme la Suisse les réfugiés français, la Suède va perdre tous droits à se réclamer de la démocratie et ses professions de foi ultérieures ne relèveront plus que du mensonge. Le prix Nobel cherchait à faire excuser l'invention de la dynamite, mais comment la Suède pourrait-elle faire oublier, qu'une fois au moins dans son histoire, elle a renié sa propre morale en jouant le droit du plus fort contre l'humanisme ?

*
**

Le processus de livraison va suivre son cours. Ludwig Lienhardt qui vivait paisiblement dans une ferme amie, au sud de Stockholm, est arrêté, puis relâché mais, désormais, il devra signer chaque semaine le registre de la police locale. Il ne saurait se faire la moindre illusion. Les Russes vont le réclamer comme criminel de guerre. Il a participé aux terribles batailles de Courlande où personne ne faisait de quartier. Les civils lettons ont liquidé leur minorité juive, haïe depuis des siècles, avec l'aide des Einsatzgruppen, parfois certes composées de gens de sac et de corde, mais aussi d'antisémites convaincus prêts à égorger les Juifs sans toucher à leur bourse. La technique de l'amalgame joue à fond en ces lendemains de guerre et ne fait aucune différence entre le soldat de première ligne et le policier qui portent également le double éclair rhunique de la SS. Lienhardt pense que s'il tombe aux mains des Russes, l'Occident comptera une veuve et quatre orphelins de plus. Froide perspective !

Une lueur d'espoir apparaît en novembre 1945. Ivar Anderson, leader du *Svenska Tageblatt*, attaque le gouvernement, s'étonne que la commission des Affaires étrangères du Parlement n'ait jamais été saisie du « dictat » russe. En fait, il n'y a pas de dictat russe car la demande est présentée

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

sur un ton modéré. Gunther, l'ancien ministre des Affaires étrangères, répond, rejette la responsabilité sur Osten Uden et prétend que lui proposait la livraison de tous les réfugiés, non aux Russes, mais à une commission interalliée. La polémique s'étend. Les étudiants et les églises se prononcent contre le refus du droit d'asile, sans prendre parti en faveur des « nazis » ; car, la Suède s'est finalement décidée, la défaite allemande aidant, à se donner un bonne conscience « antinazie », quelques officiers mis à part !

Les réfugiés se trouvent dans des camps de concentration, pas tellement plus brillants que les camps allemands — et comment le seraient-ils dans ce grand dénuement qui accable toute l'Europe après six ans de blocus anglais ? — à Havdhen, Ränneslätt, Gällpofta. La surveillance s'y fait plus âpre au fur et à mesure que la police gauchisante y remplace l'armée suédoise nazifiante ! Le gouvernement social-démocrate connaît bien les sentiments des états-majors et se méfie d'eux.

Ludwig Lienhardt et ses amis se tiennent au courant de l'évolution des pourparlers entre Suédois et Russes. Il est probable que les appuis dont le SS jouit à Stockholm le sauvent d'une déportation imminente, car les soldats de nationalité allemande sont déjà partis pour la zone d'occupation Est, et lui reste. Mais on lui conseille en haut lieu de les imiter spontanément ! Et d'opérer le plus discrètement possible ! Sans doute, pourrait-il s'embarquer sur un bateau neutre, sous couvert d'une fausse identité et gagner ainsi le Nouveau-Monde en risquant peu. Il en caresse l'idée pendant quelques semaines, mais se réveille un beau matin avec une idée-force. Il me dira plus tard qu'elle a fulguré en lui comme une flamme. Elle ne sourdait pas à partir d'un raisonnement, mais semblait venir de loin, comme le produit non seulement de toute une vie, mais d'une succession de vies antérieures, de plus en plus floues au fur et à mesure qu'elles plongeaient dans la brume des siècles. C'était une idée aussi folle qu'absurde et l'on ne pouvait en rendre responsable le SS Hauptsturmführer Lienhardt, ni le Professor Doktor, ni l'agent consulaire de la Suède en pays baltes ! Le responsable ne portait pas de nom, car le nom s'était perdu dans la chaîne des généra-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

tions, mais aucun doute ne subsistait quant à l'origine de cette voix, au responsable de cette folle impulsion. L'ancêtre viking lui ordonnait de se montrer digne des aïeux et de partir à la voile pour les Amériques en commandant son propre navire !... Tous les moyens de quitter discrètement la Suède valaient mieux que celui-ci ! Lienhardt n'avait jamais navigué à la voile. Il ne possédait pas de bateau ni les moyens de recruter un équipage. Mais il comptait un ancêtre viking qui donnait ses ordres du fond de leur commune unité raciale et l'idée de lui désobéir ne l'effleurait pas. Il pensait donc tout naturellement que gagner le Rio de la Plata sur une goélette présentait moins de difficultés que de découvrir l'embouchure du Saint-Laurent sur un drakkar et, désormais, vécut pour ce rêve !

*
**

Le mercredi 21 novembre, à 17 heures, une femme se présente au camp de Ränneslätt et demande à parler au soldat letton Raïskymys. Elle lui remet un papier portant une prétendue adresse. Il s'agit d'un message codé. Le lendemain, les sentinelles aperçoivent les internés qui, obéissant au message, sortent des baraques et déposent au milieu de la cour tous les vivres fournis par les Suédois. A 8 h 45, les lieutenants Eifus et Galitis, responsables des prisonniers, se rendent à la tête d'une délégation au bureau du commandant, le major Grahnberg. Ils annoncent le début d'une grève de la faim. Dans la nuit du 28 novembre, l'officier de jour, Patrick Lindén accomplit sa ronde et trouve la porte d'une chambre fermée à clé. Il la fait enfoncer. Sur le lit gît le jeune Balte Lapa. Il s'est plongé un poignard dans le cœur. Les menaces de Galitis prennent forme. Dans la conférence de presse qu'il a donnée, encadré par un soldat de seize ans et un autre de soixante-deux ans, il a signifié au gouvernement que si la grève de la faim ne suffit pas, les Baltes procéderont à un suicide collectif. La presse lui fait écho. Le *Stockholm-Tidning* écrit :

« Les Baltes : plutôt la mort que l'U.R.S.S. Encerclés de

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

fils de fer barbelés, 57 mineurs doivent monter sur le bateau d'esclaves. »

Les grévistes de la faim refusent les secours de la Croix-Rouge. 700 médecins suédois accablent le gouvernement de télégrammes pour protester contre la livraison des Baltes. Les étudiants d'Uppsala et de Lund se joignent à eux. Les associations chrétiennes de Stockholm en appellent au ministre des Affaires étrangères. Escortés de journalistes, des prêtres obtiennent une audience du ministre Osten Undén. Il les reçoit avec désinvolture, à demi allongé sur un sofa... Garder les réfugiés ? Impossible !... Les livrer à l'Ouest ? Impossible !... Il ne veut pas spéculer sur une rupture entre l'Est et l'Ouest. Impossible de traiter l'U.R.S.S. d'Etat barbare... Osten Undén est un socialiste qui a gardé la nostalgie de Kerensky... Tout est bien, affirme-t-il d'une voix sèche. Rien à regretter !

Le ton de l'émotion s'élève encore lorsqu'on apprend que le bateau russe, chargé du transport, vient de quitter Mourmansk pour Trelleborg. Les suicides s'intensifient dans les camps et l'avenir reste sombre pour Ludwig Lienhardt. Il recherche activement un bateau pas trop cher et capable d'affronter une grande traversée océanique. Mais la guerre a consommé beaucoup de navires car, défaite et victoire se sont jouées sur la mer comme les Anglais l'avaient annoncé le 3 septembre 1939 en attaquant le III^e Reich.

Lienhardt a bien trouvé *Ingeborg*, schooner retiré d'un service de cabotage sur la Baltique et mis en vente par ses armateurs. Encore incapable de porter un jugement sur l'état d'un bateau il a bien hésité mais une voix intérieure lui disait qu'il devait gagner l'Argentine à la voile avec seulement l'aide d'un moteur auxiliaire pour les entrées et sorties de ports, et *Ingeborg*, marchant normalement au moteur avec l'appui d'une faible voilure, ne convenait pas. Il repoussa donc la solution facile malgré les conseils d'un jeune Danois, Jören, spécialiste du Diesel marin, qui désirait émigrer avec lui à Buenos Aires.

Quitter la Suède en bateau ne présentait cependant aucune difficulté pour SS Hauptsturmführer et Herr Professor Lienhardt. Il lui suffisait de monter à bord de *Cuban*,

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

battant pavillon de l'U.R.S.S., qui venait d'accoster à Trelleborg en vue d'embarquer 2 500 réfugiés. Un de plus, un de moins, peu importait à l'empire de Staline où régnait un sage mépris de la mort et une conception grandiose de la tragédie humaine, mais, rejetée du côté de l'Occident petit-bourgeois après l'échec de la SS, Lienhardt trouvait que *Cuban* ne s'apprêtait pas à mettre le cap dans la bonne direction. Il disparut donc brusquement de la ferme qu'il habitait, des bars de Stockholm qu'il fréquentait, des ports qu'il visitait à la recherche d'un bateau.

— Le 30 novembre, un effectif de soldats et de policiers se présenta dans les camps d'internement, déclare le colonel von Horn qui, dix ans plus tard, devait officier comme général de l'ONU. J'eus horreur de cet épisode macabre que je considère comme un des plus déshonorants de l'histoire moderne de la Suède. Dans les victimes, il n'y avait pas que des nationaux allemands mais aussi des Autrichiens, des Tchèques, des Alsaciens, des Français, des Finlandais et des Polonais. Il y avait surtout 160 Baltes, dont l'uniforme germanique devait sceller le sort et qui émurent plus particulièrement le public suédois...

« Au milieu de tentatives de suicide et d'automutilation, ces hommes furent conduits de force jusqu'aux trains. À Trelleborg, où attendait un navire russe, il y eut relativement peu d'incidents, mais la vue de ces morts-vivants que nous avions trahi nous causa une indicible honte (1). »

Irréfutable, le témoignage de Horn apparaît cependant incomplet. Ce n'est pas sans incidents que les réfugiés s'embarquèrent. Les Allemands criaient :

— Tuez-nous ici, nous ne voulons pas partir !!!

Certains se jetaient par-dessus bord. Un Letton escalada le mât du navire et, comme *Cuban* larguait ses amarres, finit par prendre son vol, les bras écartés, sans dire un mot ni pousser un cri pour achever ses jours dans les eaux suédoises si peu accueillantes. La police militaire fit 60 blessés que les Russes soignèrent à bord car, finalement, le destin de ces réprouvés fut bien moins tragique que prévu. Peu de Lettons se retrouvèrent en prison dans leur

(1) Karl von Horn, *Soldat de la paix*, Presses de la Cité.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

pays (60 en tout). Un seul officier des Einsatzgruppen se vit condamner à mort puis vraisemblablement gracié, sans doute pour avoir liquidé quelques milliers de Juifs, opération qui n'est jamais faite pour déplaire aux dirigeants russes, de Pierre le Grand à Staline, de l'hetman Petlioura à Vlassov. Le vent avait tourné ! Après les atrocités de Gumbinnen, la tasse de thé ! Car l'éternité de la Russie fait éclater les carcans politiques. Communisme ou non, c'est toujours Tolstoï ! Toujours Dostoïevski !

Une fois rejeté ce premier contingent de réprouvés, la police militaire brûle une partie des camps d'internement, comme si en effaçant les traces de son crime l'assassin pouvait en débarrasser sa conscience ! Mais l'opération n'était pas terminée. Restaient les Baltes transportés dans les hôpitaux pendant la grève de la faim et encore quelques Allemands. Restait Ludwig Lienhardt !

*
**

C'est dans un « Central Hotellet » ou un « Stora Hotellet » que la vie sociale, en Suède, développe ses rites. On boit beaucoup sous les lambris dorés ! Chaque fois qu'un homme respectable a terminé son petit discours, ou une femme son morceau de bravoure sur l'évolution de l'éducation sexuelle, tout le monde lève gravement son verre et prononce le maître mot : skol ! A votre santé !... Proposition sur laquelle on comptait beaucoup pour guérir la maladie du bonheur et qui n'a pas tenu les espoirs mis en elle.

C'est dans l'une de ces réunions, et non sur un port, que Lienhardt entendit parler pour la première fois de la goélette qui allait répondre à son rêve. On discutait bateaux. Les navires tiennent une grande place dans les préoccupations des habitants de Stockholm parce qu'une étendue d'eau apparaît presque toujours dans la perspective ouverte par ses rues, ses avenues, ses jardins. Vue du sommet des monuments et des grands immeubles à l'américaine dont un restaurant occupe souvent le dernier étage, Stockholm mérite parfaitement son titre de Venise du Nord.

Lienhardt venait de faire la connaissance d'un homme

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

réservé, courtois, qui s'était présenté sous le nom de von Allenburg et le titre de baron balte. Il n'avait pas jugé bon de raconter la manière dont il avait atterri en Suède après avoir traversé la Baltique sur un voilier de la taille du « vaurien » français. Après le couplet de rigueur sur la vilénie du gouvernement social-démocrate qui livrait les innocents Lettons et Lituaniens à l'ogre soviétique, on avait parlé bateaux. Ludwig Lienhardt désirait acquérir un voilier de haute mer ? Von Allenburg connaissait un « ship-chandler » vendeur d'une goélette de 160 tonneaux, d'âge plus que certain mais encore solide.

Ils rencontrèrent les vendeurs quelques jours plus tard et les discussions commencèrent. Rien n'apparaît plus complexe que le transfert d'un navire d'occasion. L'opération semble exiger des rites précis, des délais imprescriptibles. Lienhardt les accomplit avec patience et finit par se trouver devant l'objet de ses rêves. Des rêves qui semblaient se résorber en cauchemars. La construction du bateau datait de la fin du XIX^e siècle. Il avait d'abord servi de navire-école pour la marine de guerre suédoise, puis travaillé au cabotage pour de nombreux armateurs. Il se trouvait maintenant en piteux état, promis au dépeçage s'il ne trouvait pas un nouveau maître. Il le trouva.

Depuis qu'il avait pris la décision de partir pour la République Argentine sur son propre navire, Lienhardt s'était plongé dans la littérature anglaise consacrée à la voile. Il savait maintenant reconnaître une bonne coque et la différencier d'une coque pourrie, ce qui n'est d'ailleurs pas vraiment difficile. *Falken* ne payait pas de mine. Mais qu'importe une peinture écaillée, le brai rompu dans les coutures du pont, un grément en loque, lorsque les bordés résistent au poinçon qu'on y enfonce, révélant le cœur de chêne imputrescible, presque éternel, dans lequel ils furent débités aux époques fortes qui pouvaient s'offrir les vraies richesses, la qualité fondamentale ne devant rien à d'autres produits que naturels ?

La goélette était à hunier, avec mât de misaine en deux éléments portant une corne sur le bas-mât et une voile carrée au mât de hune. Une telle voilure ne se manœuvre pas depuis le pont. Il faut des gabiers rompus aux acroba-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

ties en altitude. Les gabiers n'existaient plus et c'est un peu pour cela que les armateurs se séparaient de *Falken*. Lienhardt hésita puis franchit le Rubicon... Eh bien ! on transformerait *Falken* en goélette franche à voiles triangulaires. Certes, il faudrait déposer les mâts, changer toutes les manœuvres dormantes, acquérir d'autres voiles, puis acheter et poser un nouveau moteur, l'ancien apparaissant hors d'usage. Il faudrait aussi refaire tous les aménagements intérieurs. On les referait et il possédait une idée neuve sur la question. Il aménagerait un carré sur lequel ouvriraient toutes les cabines, comme autant de cellules monacales disposées autour d'une salle conventuelle...

Lienhardt caressait en effet un grand dessein. *Falken* deviendrait un Ordensburg flottant, l'une de ces écoles de surhommes prenant la relève des châteaux de l'Ordre noir du III^e Reich. Malgré sa situation précaire, l'ex-Hauptsturmführer gardait la nostalgie de la SS et faisait probablement toujours partie de cette société initiatique rassemblée autour de Sven Hedin et des barons baltes. Il espérait reprendre à zéro l'œuvre sapée par la catastrophe militaire, réussir dans l'hémisphère Sud ce qui venait d'échouer dans l'hémisphère Nord. Mais c'étaient là perspectives encore lointaines et, pour l'instant, il s'agissait avant tout de quitter l'Europe avec cette barque. Le soi-disant von Allenburg approuva sa décision et se dit prêt à l'accompagner jusqu'à Buenos Aires.

Ludwig Lienhardt acheta donc *Falken* et le paya 8 000 couronnes. Cela représentait le prix de la seule coque dans son état actuel de vétusté. Il fallait donc prévoir une dépense supplémentaire pour les aménagements intérieurs, un nouveau moteur, la transformation totale du grément, les peintures, l'acastillage, et qui serait très élevée. La manière dont Lienhardt se procura l'argent reste pour moi totalement mystérieuse. Sa famille ne possédait aucune fortune, lui-même ne touchait que son traitement de professeur jusqu'à la déclaration de guerre. Disposait-il, en plus des stocks de whiskys, cognac, cigarettes, sauvés du désastre de Courlande, de la caisse noire de la division SS Viking ? Mais elle ne pouvait exister que sous forme de marks d'occupation, monnaie sans valeur depuis le 8 mai 1945. Déte-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

nait-il les dollars et fausses livres sterling de quelque service de l'Abwehr ? Possible bien que peu probable. Fut-il aidé par la section de l'Ordre noir dépendant de Sven Hedin ? Ou par les barons baltes très puissants dans le monde malgré la chute du III Reich et représentés à Stockholm par ce soi-disant von Allenburg ? Mais celui-ci était arrivé en Suède en catastrophe et les mains vides ! A moins qu'il n'eût réalisé assez d'argent en vendant sa ferme de Dalécarlie ? Mais, existait-elle seulement ?

Quoi qu'il en soit, *Falken* est acheté au nom d'un certain Dalfos, Suédois d'origine non compromis dans la politique ou la guerre et se disant capitaine au long cours. Il inscrit *Falken* au Lloyd, contracte les assurances à son nom, mais Lienhardt lui fait signer un papier par lequel il reconnaît sa seule qualité de prête-nom. Ils sont déjà quatre pour constituer un équipage : capitaine Dalfos, suédois, Ludwig Lienhardt armateur allemand in partibus, Jören, mécanicien danois, von Allenburg, homme à tout faire estonien.

Le nouvel armateur fait remorquer *Falken* dans un minuscule port qui se trouve au fond d'une baie, au nord de Stockholm : Umbao. C'est là qu'auront lieu les travaux. Pourquoi Lienhardt se prive-t-il des facilités offertes par les chantiers des grands ports suédois ? Pour une raison simple : il se méfie des Russes mais peut-être plus encore du gouvernement suédois social-démocrate ! Rien de plus dangereux que les Kerensky ! Ce gouvernement peut un jour passer outre aux volontés occultes qui le protègent, l'arrêter, le livrer à l'U.R.S.S., saisir *Falken* ! Or, Umbao se trouve en vue des îles Alaand, à faible distance des eaux territoriales finlandaises. A la moindre alerte, un canot automobile lui permettra de s'y réfugier. On pourrait même y conduire *Falken* à la rame si la police intervenait avant que soit posé le nouveau moteur !

Voici maintenant le voilier de l'espérance sur son slip, à Umbao. Autour de lui, s'étale un paysage infiniment mélancolique et doux. Collines basses que déjà la neige recouvre. Sapins dégouttant de cire blanche comme de vieux candélabres aux cuivres ternis. Joncs cassés par le gel. Mer

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

grise. Quelques maisons de bois peinturlurées en rouge vif semblent lutter contre la maladie de langueur qui sourd de cette terre endormie sous la neige, ce ciel pâle d'où la faible lumière se retire à 3 heures de l'après-midi.. Un petit chantier, une grue à technique médiévale, au large, invisible pendant les heures grises ou noires de l'hiver, les îles finlandaises. Au-delà, l'Union soviétique, l'enfer de la force obéissante et triste d'où Lienhardt s'est échappé.

*
**

La déportation des derniers Baltes et Allemands est prévue pour le 25 janvier 1946. Un nouveau bateau russe, *Belostrov*, est attendu à Trelleborg pour le 23. Le gouvernement interdit aux prêtres l'accès du camp où se rassemblent les grévistes de la faim sortant des hôpitaux : Fridhem. Ces hommes de bien parlent en effet beaucoup et transmettent aux prisonniers les mauvaises nouvelles qu'on voudrait céler. Les autorités désirent opérer rapidement, mettre l'opinion devant le fait accompli. Impossible cependant de dissimuler les événements les plus dramatiques. Le 21, un lieutenant letton s'enfonce un poignard dans le ventre. Le lendemain, l'homme de confiance des Baltes, Galitis, donne des signes d'empoisonnement. Après un lavage d'estomac, médecins et policiers jugent qu'il peut être livré. Mais le lieutenant Peteris Vabilis lui, ne le sera pas. Il vient de se trancher la gorge. Les autres se résignent et s'embarquent sans autre incident sur le navire soviétique dans l'après-midi du 25 janvier. Il lève l'ancre à 18 h 15. Un reporter du *Helsingborgs Posten* s'étonne : aucun des Baltes ou Allemands n'a salué la terre suédoise quand le bateau débordait.. Des esprits chagrins prétendent que les Suédois sont fondamentalement naïfs !

Quelques jours plus tard, Ludwig Lienhardt est convoqué au ministère des Affaires étrangères. Un haut fonctionnaire le reçoit.

— Alors, monsieur le professeur, quel jour comptez-vous quitter le territoire et par quel moyen ?

L'ex-Hauptsturmführer SS expose le plan Falken qui exige plusieurs mois pour son exécution... Le temps

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

d'armer le voilier avec de petits moyens... Recruter un équipage... Ce n'est pas tellement l'exposé des difficultés qui plaide en faveur de Lienhardt, mais l'entreprise elle-même. Le culte du sport guide le peuple suédois plus que le culte luthérien. L'odyssée *Falken* apparaît aux politiciens comme de nature à passionner l'opinion publique, faire oublier la méchante histoire des déportations. Quelle aubaine au pays de l'ennui que cette saga en préparation ! Avec le suspense de rigueur... Partiront ? Partiront pas ?

Désormais, les hommes politiques en place à Stockholm menaceront de moins en moins l'ex-Hauptsturmführer. Aucun recours à des arguments humanistes n'aurait pu le servir aussi bien que ce rêve déraisonnable qu'il est en train de convertir en réalité. On lui accorde donc l'autorisation de séjour qu'il demande, trois mois, qu'il faudra renouveler à plusieurs reprises. Car il ne sait pas encore à quel point la marine en bois déteste le bricolage, combien il est difficile de s'improviser gréeur et charpentier naval !

La Suède a peu souffert de la guerre, cependant beaucoup de choses manquent et, surtout, se cachent. Pour faire sortir l'acastillage de ses repairs, la peinture des dépôts, les artisans de leurs « stugas » de week-end, Lienhardt possède un sésame : les stocks de spiritueux de la division SS Viking ! Les travaux sur *Falken* commencent et vont se poursuivre plus ou moins rapidement, selon la quantité et la qualité de l'alcool qui leur sera infusé. Mais le futur capitaine voit loin et, pour réserver l'avenir, ménage ses stocks.

Au bout de quelques mois, l'émotion soulevée dans le pays par la livraison des Baltes s'apaise. La police surveille toujours Lienhardt mais ne le harcèle plus. Le contrôle a pris son régime de croisière du temps de paix. On l'autorise à faire venir d'Allemagne sa femme, ses quatre enfants et son beau-père M. Haring. C'est un professeur d'art, âgé déjà, dessinateur et aquarelliste de talent. L'ex-Hauptsturmführer se convertissant en capitaine au long cours, le beau-père deviendra peintre officiel de l'expédition !

Maintenant installé avec sa famille dans un hôtel de Stockholm, Lienhardt va et vient, à moto, entre la capitale

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

et Umbao, surveillant la refonte de *Falken*, mettant la main à la pâte, écoutant les hommes de métier qui le servent, apprenant d'eux, en même temps que le suédois, la technique du nouvel univers qu'il aborde. Polyvalent, comme il vient de le démontrer pendant la guerre, appliqué et sérieux comme la plupart des Allemands, il réalise des progrès rapides dans la connaissance. Méfiant aussi, comme les Allemands en général et Hitler en particulier, il ne partage pas l'optimisme de sa famille qui, déjà, se voit installée au paradis argentin du soleil et de la liberté. Il sait que la police le surveille étroitement bien qu'avec discrétion. C'est tantôt un garde-côtes ou une vedette de la douane qui relâche à Umbao, tantôt un petit avion d'observation qui surveille la baie, les uns et les autres mesurant de loin ou de près l'activité du chantier, l'avancement des travaux. L'avion surtout inquiète von Allenburg, car il sait que des « mouchards » russes portant gaillardement sur leurs ailes des cocardes aux couleurs suédoises survolent périodiquement les côtes du pays. En fait, depuis qu'ils ont occupé l'île danoise de Bornholm en violation des lois internationales, les Russes contrôlent la mer Baltique, non pour se garder d'une Allemagne atomisée mais se protéger de l'Amérique que Staline juge animée des plus noirs desseins ; un renversement des alliances, quelque tardif qu'il soit, représentant le pire danger qu'il ait jamais redouté. Plus encore que Lienhardt, le discret von Allenburg craint ces visites d'avions russes et pense que, n'ayant pas obtenu l'extradition d'un certain nombre de réfugiés importants, l'U.R.S.S. se promet de les pincer tôt ou tard. Il suffit de prévoir l'appareillage de *Falken*, d'envoyer un chasseur qui l'attaquera à la mitrailleuse, et le coulera au large de Umbao. La guerre continue, elle a seulement posé le masque de la paix sur son visage.

*
**

Les journaux suédois rappellent la presse locale suisse qui titre sur quatre colonnes à la une : « Cette nuit, un sanglier a traversé le territoire de la commune de Lidde, causant quelques dégâts au champ de pommes de terre de

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

M. le conseiller Guillaume Tell. Une enquête est ouverte. » Il ne se passe rien en Suède. Le bonheur en forme de suicide n'a pas d'histoire. Depuis que les autorités ont laissé filtrer quelques informations sur la croisière qui se prépare — peut-être pour se donner bonne conscience en justifiant ainsi la présence attardée de Lienhardt dans le pays — peut-être pour alerter perfidement les Russes et leur suggérer un moyen discret de régler l'affaire, les reporters assiègent le chantier d'Umbao. Le *Dagens Nyheter* publie les photos des audacieux navigateurs. *Svenska Aftonbladet* titre : « Les héros de l'Atlantique se préparent. » *Helsingborgs Posten* annonce : « Un nouveau Hollandais volant essaye d'échapper à sa malédiction. »

Cette campagne de presse retire tout mystère aux préparatifs que Lienhardt désirait tenir secrets, mais elle offre des avantages. Elle incorpore l'ancien SS à l'actualité scandinave, en fait une sorte de citoyen d'honneur impossible à expulser désormais. Elle assure le recrutement de l'équipage qui lui manque. Presque tout de suite en effet, un premier matelot se présente. C'est un Danois qui s'appelle Petersen Horlä. L'ex-Hauptsturmführer note sa jeunesse, son extrême gentillesse et lui demande :

— Pourquoi voulez-vous quitter l'Europe ?

— Pour ne pas voir les Russes s'installer à Copenhague !

Le second est un Finnois qui se dit lieutenant de vaisseau et s'appelle Suojärvi. Il apparaît peu ouvert, avare de gestes et de paroles, révélant par un front bas, des yeux fuyants, un caractère sournois et obstiné mais, petit et taillé en hercule, presque plus large que haut, ses qualités athlétiques seront précieuses à bord d'un voilier. Lui aussi fuit les Russes. Lienhardt hésite un peu et retient sa candidature.

Deux Lettons se présentent en même temps. Malades, Jaunpils et Vabaliai ont échappé à la déportation. Ces deux hommes, froids comme des lames de poignard, font une assez bonne impression à l'armateur. Pas besoin de leur demander pourquoi ils désirent fuir l'Europe. Du moment qu'ils ne servent pas comme tueurs dans la N.K.V.D., prenant la relève de leurs ancêtres tueurs dans la Tchéka et

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

l'Okrana tzariste — ce sont des spécialistes en la matière irremplaçables — c'est qu'ils sont farouchement anti-Russes, quel que soit le régime politique de la Russie. Un compatriote de von Allenburg, le Lituanien Saukinai, paraît un peu plus cultivé que les autres Baltes que Lienhardt trouve extrêmement frustes. Mais la manœuvre d'une goélette de 160 tonneaux exige plus d'athlètes que de docteurs en philosophie.

A la mi-juillet de l'an 1947, équipage et passagers de *Falken* représentent 21 personnes y compris les quatre enfants de l'armateur.

Le soir, pour les endormir dans leur chambre d'hôtel lorsqu'il rentre d'Umbao sur sa moto anglaise, Lienhardt leur fredonne la saga qu'il vient d'apprendre.

*Quand Mamantroll couche ses onze petits Trolls
Et les suspend par leurs queues,
Alors Mamantroll chante pour ses onze petits Trolls
La plus belle chanson qu'elle sait :
Hou, Aïe, aïe, aïe, bouff !*

Lienhardt n'a pas le temps de bisser le dernier vers comme il convient car, déjà les petits Trolls allemands dorment. Rien n'égale en effet la puissance soporifique des sagas !

Les travaux de reconversion de *Falken* dorment aussi. Comme tous les spécialistes du monde, charpentiers, et gréeurs, mécaniciens et acastilleurs prennent leur temps. L'aide que leur apporte l'équipage représente peu de chose. Beaucoup de choses manquent ou exigent de longues tractations pour sortir de leur cachette de guerre. Impossible de trouver le puissant moteur Diesel que Lienhardt réclame. Il faudrait le faire venir d'Angleterre et le coût d'une telle opération l'effraye. Il devra finalement se contenter d'un moteur à essence de faible puissance. Le prix de revient élevé de l'heure de marche en limitera l'emploi mais Lienhardt se consolera puisqu'il lui sera plus facile de résister à la tentation de tricher avec la navigation à voile.

A la fin de l'année, *Falken* ne se trouve toujours pas en

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

état de prendre la mer. Au printemps de 1947 non plus. Les longues journées ont repris l'avantage sur l'hiver gris et noir parfois égayé par les éclats de rire du soleil sur la neige. Les interminables crépuscules s'attardent sur les lacs avec des tons rouges, puis roses, puis bleus, puis mauves. La surface des eaux prend alors l'unicité de l'espace cosmique et le paysage parle au cœur des hommes mieux que les religions de salut. Entre le porteur du « Devenir » hitlérien et les Suédois riches de leur « Stämning », notion presque indéfinissable et qu'on peut seulement approcher en disant qu'elle est un état d'âme, une intégration particulière de l'homme dans la nature, la partie n'est pas égale. Hôte de ce pays, Lienhardt doit se laisser envoûter par lui, vivre à son rythme. A la frénésie de création hitlérienne, le pays du Nord préfère une contemplation de lui-même qui dispose de l'éternité pour mûrir. Comme Hauptsturmführer des Waffen SS, Lienhardt représentait le type de Viking pillard dont le monde ne veut plus. Les Suédois, comme les Danois, sont des barbares en vacances. Il doit les suivre dans la contemplation, se créer un Stämning de SS vaincu. Il doit lutter pour s'amarrer au passé le plus lointain, redevenir ce qu'il fut dans ses ancêtres, un marin de la Frise du Nord capable d'échapper au grand sommeil des ventres pleins qui menace l'Europe. Mais lui a connu la guerre des ventres vides, la misère russe, à la fois virile et affligeante et, surtout, son univers privatif de liberté. C'est cela qui le soutient, lui confirme l'utilité de la mise en état de *Falken*. Il lui faut tourner le dos à la Russie, l'enfer de la force obéissante et triste qui n'est pas spécialement d'origine marxiste mais représente plutôt le Stämning des Slaves. S'il n'était poussé, comme ses compagnons, par ce gros appétit libertaire, sans doute renoncerait-il à remettre en état ce *Falken* qui lui cause tant de soucis et lui coûte tellement d'argent.

Le chantier d'Umbao en exige beaucoup. Faire vivre une famille de sept personnes en hôtel à Stockholm aussi. Sans oublier les avances qu'il fait à son équipage démuné de tout. Une fois de plus, la question se pose : d'où vient l'argent ? Sur ce point comme sur d'autres, nous ne réussirons pas à clarifier l'odyssée de *Falken*.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

*
**

Quelques mois plus tard, en novembre 1947, le voici enfin en état de prendre le large. Deux questions se posent maintenant. Malgré les connaissances acquises depuis deux ans, malheureusement presque toutes livresques, saura-t-il mener convenablement une grande croisière hauturière ? Et que vaut son équipage ? Une bonne moitié de ces Danois, Estoniens, Lituaniens, Lettons, Finnois, se disent non seulement marins mais encore officiers de marine ! Quelques brèves sorties dans l'archipel de Stockholm sur les yachts d'amis ont jeté le doute dans son esprit quant à leurs capacités. Tous, sauf les deux Danois, sortent de la guerre et il est payé pour savoir qu'en temps de guerre, celui qui prétend sauver sa peau doit beaucoup mentir. Enfin, les Russes surveillent-ils ou non l'appareillage de *Falken* pour le couler en dehors des eaux territoriales ? La question reste posée et ne comporte pas de réponse. En conséquence, quand doit-on dérapier d'Umbao pour tromper la surveillance de l'aviation et de la flotte russes ?

Ils en discutent au cours d'un dernier repas pris en commun. L'appareillage semble n'intéresser les réfugiés baltes qu'en fonction du vivre et du couvert qu'il leur assurera de manière permanente jusqu'à Buenos Aires. Ils sont las de vivre un peu aux dépens de Lienhardt, beaucoup à ceux de la Croix-Rouge suédoise et de l'Y.M.C.A. Von Allenburg pense qu'il s'agit d'appareiller la nuit, sans prévenir les autorités suédoises toujours suspectes d'être noyautées par les espions russes. Mais ce n'est pas en une nuit que *Falken* rangera Bornholm, forteresse soviétique et atteindra le Kattegat. Il faudrait une nuit surnaturelle durant une semaine, une nuit sainte ! L'idée en touche Lienhardt. Il la saisit, l'intègre dans une notion de sainteté réaliste. Entre la dégustation d'un hareng sucré et d'une ärtsoppa, soupe de pois au lard et au punch, le SS brusquement annonce :

— Messieurs, nous appareillerons pendant la nuit de Noël.

Belle nuit ! Sainte nuit ! Avec un peu de chance, les policiers et douaniers suédois, les marins des patrouilleurs

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

russe et les aviateurs à l'étoile rouge seront en train de ronfler sur leurs couchettes, fin saouls.

*
**

Ils le sont lorsque *Falken* dérape doucement aux environs de minuit. Equipage et passagers ont rallié la veille au soir. Lienhardt a vu monter à bord, non sans étonnement, une jeune fille dont le Lituanien Saukinai portait les valises.

— Je ne vous savais pas marié ? fait remarquer le chef de l'expédition.

— Je viens d'épouser Ursula Lundquist ce matin.

Quelques jours plus tôt, comme beaucoup d'étrangers, il s'était fourvoyé dans l'un de ces salons de thé réservés aux dames de Stockholm. Les sourires amusés provoqués par sa présence insolite l'avaient d'abord étonné, puis irrité. Il apostropha sa voisine qui lui fournit l'explication et l'entretien se prolongea dans la rue. Jeune et jolie, Ursula Lundquist ne manquait ni d'audace, ni de sens pratique, ni de charité. Elle s'attendrit au récit des malheurs qui accablaient les Baltes et son compagnon en particulier. Le lendemain, il lui récita les phrases que tout étranger en mal de conquête doit apprendre par cœur :

— Du är mit lilla, sötoms, min Sockerdocka, soit : tu es ma petite abeille, un joli museau, ma poupée de sucre, ce qui ne signifie rien pour un fils de paysan lituanien.

Mais « Jag älskar dig », soit : « Je t'aime » intéresse les hommes du plus simple au plus cultivé. Décidée, en bonne petite Suédoise, Ursula répliqua :

— Tu m'épouses et je m'embarque avec toi pour Buenos Aires !

Mme Saukinai, née Lundquist, fut donc admise comme passagère sur *Falken*. Lienhardt ne savait pas qu'il eût été moins dangereux d'embarquer cent kilos de T.N.T. sur sa goélette que cette jolie blonde aux yeux pers. Ses ancêtres vikings devaient faire la sieste en lui lorsqu'il se laissa fléchir, sinon ils n'eussent pas manqué de lui rappeler qu'aucune femme jamais ne fut admise sur un drakkar partant à la découverte du monde, que les jeux de l'amour

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

et du hasard restent égaux à eux-mêmes à travers le temps, et qu'on ne rassemble pas dix-sept hommes porteurs de torches autour d'un baril de poudre.

La neige se mit à tomber. *Falken* glissait maintenant sur l'eau, à travers ce vol d'insectes blancs qui dansaient dans le rayonnement rouge et vert des feux de position. Penchés sur les lisses, Allemands, Baltes et Scandinaves ne disaient mot, le cœur serré, sauf Ursula qui, avec le cran des filles de son pays, chantait à mi-voix :

*Qui peut aller à voiles sans vent,
Qui peut ramer sans rames,
Qui peut se séparer de son amie,
Sans verser de larmes...*

Le soi-disant lieutenant finlandais Suojärvi tenait la barre mais n'avait pas encore fait hisser le moindre bout de toile, ne sachant pas comment se commandait la manœuvre ! La marche au moteur lui donnait toute satisfaction et lui permettait de répondre à Ursula quand elle reprenait son chant :

*Moi je peux aller à voiles sans vent,
Moi, je peux ramer sans rames,
Mais je ne peux pas me séparer de mon amie,
Sans verser de larmes...*

Suojärvi pouvait aller à voiles sans vent, et ramer sans rames, tant qu'il donnait du moteur. Le moteur stoppa et *Falken* cassa bientôt son erre. Jören, le mécanicien danois, émergea de la descente et rendit compte au capitaine :

— J'ai stoppé le moteur parce qu'il chauffe. Je ne comprends pas ce qui se passe. La circulation d'eau ne s'établit pas !

Le pseudo-lieutenant finlandais, le pseudo-propriétaire suédois s'engouffrèrent dans l'écouille sur les talons du pseudo-mécanicien, suivis par le pseudo-baron balte. Pendant leur absence, Lienhardt prit la barre mais cela ne servait de rien, le bâtiment ayant cassé son erre. Comme un enfant émerveillé par un jouet neuf reçu au cours de

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

cette nuit de Noël, il pesait sur la roue du gouvernail ; tantôt sur bâbord, tantôt sur tribord, mais avec tout le sérieux d'un homme mûr et il sentait quelque chose monter en lui, comme si à partir des lames du pont, à travers ses pieds puis son ventre et jusqu'à sa tête, montait un courant de sève établissant entre lui et *Falken* une sorte de vie commune, accordant une intelligence sur l'autre. Manier cette roue ne donnait aucun résultat mais préfigurait la maîtrise du Hauptsturmführer sur le navire. Il l'imaginait et, mieux, déjà le sentait couvert de voiles chargées de vent, engagé sur un bord ou l'autre, répondant sous sa main. Il dominait déjà l'instrument de son évvasion vers la liberté, mais n'en savait encore rien, ni que l'ancêtre viking en lui venait de se réveiller.

Tout restait silencieux à bord et il n'entendait que la musique des embruns claquant sur la proue. Le moteur ne repartait pas. A bout de patience, Lienhardt abandonna son poste inutilement tenu et s'affala par l'échelle de descente jusqu'au compartiment moteur où quatre visages se penchaient sur l'engin.

— Toujours pas de circulation d'eau ! confirma Jören.

Von Allenburg souriait d'une manière étrange, paraissait s'amuser ferme mais ne disait rien, réfugié derrière le masque de sa discrétion habituelle. Lienhardt repoussa Jören, Suojärvi et Dalfos, se pencha sur la machine, suivit du doigt le circuit de refroidissement puis se redressa, le sourcil froncé, partagé entre la colère et le rire.

— L'eau ne peut circuler, dit-il au Danois, en maîtrisant l'injure qui venait sur ses lèvres, quand la vanne de prise à la mer reste fermée, n'est-ce pas ?

Jören, en effet, avait oublié d'ouvrir la vanne au départ !

— Excusez-moi, dit-il en rougissant, je... je crois... que je suis malade !

Il bondit hors du compartiment, tituba vers l'échelle et ne parvint pas à rejoindre la lisse, sur le pont, avant de se soulager.

Le moteur une fois remis en route, Lienhardt prit la

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

barre et von Allenburg vint le rejoindre un peu plus tard.

— Je crois, lui dit-il à voix basse, que vous auriez intérêt à voir se renouveler ce genre d'incident qui vous permettrait de prendre la mesure exacte de l'équipage tant qu'il n'est pas trop tard !

— Je le crois aussi, répondit le Hauptsturmführer entre ses dents.

L'aube lente à se dessiner en hiver, à cette latitude élevée, posa ses joues blêmes sur la mer vers neuf heures du matin ; révélant la présence d'un autre bâtiment qui courait parallèlement à *Falken* en se maintenant à un demi-mille dans l'Est. Lienhardt sursauta... Déjà repérés par les Russes ?... Mais, à travers ses jumelles, il reconnut cette vedette de la douane suédoise qui venait leur rendre régulièrement visite à Umbao. Il poussa un soupir de soulagement, confirmé par celui de von Allenburg qui prit acte de la situation.

— Maintenant, les Russes n'oseront pas nous attaquer si, comme probable, les Suédois nous escortent jusqu'à la limite Sud de leurs eaux territoriales !

— C'est à souhaiter ! reconnut l'ancien SS... Le jour est venu, nous allons hisser de la toile, n'est-ce pas ?

— A moins que vous ne désiriez dépenser une fortune en essence d'ici à Buenos Aires, je ne vois pas comment nous pourrions faire autrement !

Il est probable que, depuis la sortie d'*Anni Braz Bihem* au large de Brest, en 1940, les mers baignant l'Europe ne virent jamais se développer manœuvre à hisser aussi cocasse ! Charger de toile une goélette à voiles auriques ne rappelle que de loin la manœuvre sur un « vaurien » lorsque ce sont des amateurs qui, dans l'un comme dans l'autre cas, y procèdent ! Neptune entendit d'abord Lienhardt faire branle-bas à l'équipage qui ne bougea point. Le capitaine figurant en titre sur le rôle, le Suédois Dalfos, s'était enfermé dans sa cabine et restait invisible, tout comme Jörën malade. Jaunpils, le Letton, se tenait disponible sur l'avant, mais les bras ballants, ne prenait aucune initiative, même pas celle de débarrasser une voile de son étui. Le second Letton dormait et Lienhardt s'en fut le

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

secouer sur sa couchette. Von Allenburg avait assuré le SS de sa bonne volonté, tout en le prévenant de son manque d'expérience, n'ayant en effet traversé la Baltique sur un dériveur que par miracle quand il avait faussé compagnie aux Russes. Saukinai et le professeur Harring se trouvaient dans les mêmes dispositions d'esprit et la même incapacité. Ursula voulait bien faire quelque chose, mais demandait quoi...

Son manuel anglais du parfait petit « skipper » sous le bras, Lienhardt allait et venait, donnait des ordres. Après deux heures de travail dont une partie fut consacrée aux drisses que les uns dégageaient tandis que les autres les embrouillaient, un foc fut hissé grâce à la force herculéenne du Finlandais Suojärvi. De tous les membres de l'équipage, c'était le seul qui savait naviguer à la voile. Humble pêcheur basé sur un petit port du golfe de Bothnie, sa promotion d'officier n'ayant existé autrement que dans son imagination, il se montrait bien capable d'opérer par lui-même, non de commander une manœuvre.

Ils hissèrent encore un peu de toile sur l'avant et Lienhardt s'estima satisfait, autant que les douaniers suédois qui s'étaient rapprochés pour surveiller l'opération et s'en gausser quelque peu. Ils ne savaient pas que les dieux de la mer avaient adopté le SS de *Falken* car, si vingt-quatre heures plus tard le vent de force XII Beaufort que faisait pressentir la chute verticale du baromètre était tombé sur la goélette portant toute sa toile, jamais un pareil équipage n'eût amené assez tôt pour ne point démâter. Elle se fut perdue corps et biens comme les quatorze embarcations de tonnages et de pavillons divers qui allaient disparaître dans cette tempête que la presse suédoise qualifiera d'historique.

*
**

Le vent est tombé comme un coup de tonnerre sur *Falken* en emportant toute la toile déjà hissée. Remplaçant Jören malade — et il le sera pratiquement jusqu'à Buenos Aires, quel que soit l'état de la mer ! — le second Danois, Petersen Horlã, a mis le moteur en marche. Tout le monde

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

disparaît du pont sauf Lienhardt et le terrible Finlandais Suojärvi. La SS a donné à Lienhardt ce qu'une existence infiniment dure, une succession d'affrontements impitoyables avec le golfe de Bothnie et la Baltique ont conféré à Suojärvi : une aptitude à faire face à toutes les situations, tous les périls. Lienhardt possède une profonde connaissance théorique de la navigation à voile et aucune pratique ; Suojärvi ne connaît pas le nom officiel des voiles, mais sait exactement l'étendue de toile qu'on peut conserver lorsqu'une pareille tempête tombe sur vos mâts. Lienhardt dit qu'il faut envoyer un tourmentin ; Suojärvi ne dit rien mais l'envoie, maintenant qu'il a reconnu un grément complexe dont les proportions différaient de celles dont il avait l'habitude. Le SS et le pêcheur sauvent leur bateau en le maintenant à la lame, bien appuyé par sa voile de gros temps.

Comme dans toute mer fermée, les tempêtes de la Baltique comptent parmi les plus redoutables. Celle-ci a tout de suite pris un caractère effrayant. Le vent souffle à XII Beaufort. La goélette n'a pas le temps d'escalader les lames, comme en mer ouverte, car elles s'enchaînent l'une à l'autre, en portées courtes, se hissent sur le pont qu'elles balayent de bout en bout. Lienhardt a lu que dans telles conditions de mer, le timonier devait s'attacher. Il s'attache et Suojärvi l'imite. Le SS barre et le Finlandais veille. Mais la visibilité ne dépasse pas la pointe du beaupré, régulièrement engagé dans les lames et la pomme des mâts accablés par les rafales de neige.

Ils ont tout de suite perdu de vue la vedette de la douane qui, maintenant, doit lutter pour son propre compte. L'ouragan qui apporte à Lienhardt la menace de ses montagnes d'eau, le libère en même temps d'une autre menace, celle que la présence de forces russes en Baltique fait peser sur lui. Ils sont en fuite. Lienhardt fuit cette nouvelle notion du droit qui prétend faire de lui un « criminel de guerre ». Dalfos et Ursula, les Suédois, fuient le bonheur à la suédoise, bien trop lourd à porter. Les autres fuient la Russie, non pas spécialement redoutée comme puissance communiste, mais slave, vouée à la tyrannie, l'apportant aux peuples menacés par son impérialisme au

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

nom d'une vocation historique qu'elle subit comme la mer le vent.

Le vent soufflait à XII Beaufort. Le SS aurait bien voulu profiter de la tempête qui paralysait la marine et l'aviation russes pour faire de la route vers Trelleborg, doubler si possible Bornholm avant le retour du beau temps, mais devinait qu'il ne pouvait abandonner l'allure de cape et, déjà, se demandait comment il s'y prendrait pour tirer un bord quand la nécessité s'en imposerait ! La Baltique est une mer étroite et il lui faudrait tôt ou tard manœuvrer. Il fit donc remettre en marche le moteur par von Allenburg que les mouvements effrayants de *Falken* ne semblaient pas gêner le moins du monde.

Cette initiative les sauva une fois de plus. A l'aube du second jour de tempête, alors qu'il tenait toujours la barre, les yeux rougis, brûlés par le sel, hantés par les vols de papillons gris de la neige, incapable d'identifier ce qui pouvait apparaître devant la proue de *Falken*, Lienhardt fut alerté par les cris du Finlandais. Droit devant, à quelques encablures, une forme sombre et de plus en plus haute émergeait de cette bouillie grise qui gardait la consistance de la crème, et s'avavançait en direction de *Falken*. C'était le cap de Norskolmen, la pointe nord de l'île de Gotland, qu'ils allaient emboutir avec la superbe inconscience d'un conducteur d'automobile roulant en état d'ivresse. Le moteur lui permit de tenter une manœuvre qu'il n'eût jamais réussie avec le seul appui du tourmentin. Il abattit en grand sur tribord, tomba en travers de la lame, parvint à revenir dans le lit du vent. Puis ils rangèrent Gotland pendant plusieurs heures... Pour un apprentissage, c'était un apprentissage ! Pour un baptême, c'était un baptême ! Le troisième jour, Ursula Lundquist, Dalfos et Jaunpils, Vabaliai et Saukinai avaient exorcisé les démons du mal de mer. Ils reparurent sur le pont pour de courts instants, tout de suite renvoyés en bas par le SS en raison du danger représenté par les lames déferlant toujours.

En bas, régnait une atmosphère écœurante, chaleur huileuse du moteur, relents de vomissures et de cale, la coque faisant un peu d'eau, tandis que le pont assez mal calfaté en laissait filtrer beaucoup. L'eau suintait des plafonds des

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

cabines, inondait les couchettes sans gêner les quatre enfants que rien n'arrivait à réveiller. Leur mère se reprochait de les avoir entraînés dans cette expédition insensée. Jörën, prostré dans la cabine voisine, était parvenu au dernier stade du renoncement nauséeux.

Le quatrième jour, le vent cessa de souffler au niveau de l'ouragan, revint au grand frais. La neige tombait toujours. Personne à bord n'aurait pu émettre la moindre idée sur la position de *Falken*. Peut-être allait-on se présenter devant Leningrad au lieu de Hälsingborg, première escale prévue ! Puis la visibilité se fit meilleure, la mer plus maniable et ils aperçurent une terre dans l'Ouest. Avec quelque difficulté, Lienhardt l'identifia comme étant l'île suédoise Oland, étroite, très étendue, se développant Nord-Sud depuis les atterrages d'Oskarshamn jusqu'à la hauteur de Kristianopel. Un avion les survola en fin de matinée et ils rentrèrent la tête dans les épaules ! Provenait-il de Bornholm ? Si oui, et l'hypothèse n'avait rien que de fort raisonnable, l'avion se trouvant dans un rayon d'action permis par les bases de l'île danoise, occupée au mépris du droit international, ils allaient être attaqués ou signalés et, dans un cas comme dans l'autre, ils ne sortiraient pas de la Baltique... Mais c'était un appareil de reconnaissance suédois ! Il battit des ailes en les survolant et remit le cap sur le continent. Avions et patrouilleurs de la marine recherchaient *Falken* depuis le lever du jour tandis que la radio le donnait comme perdu corps et biens, citant les noms d'autres bâtiments disparus.

La vedette de la douane reprit le contact dès le lendemain et vint en couple de *Falken* lorsqu'il s'amarra au quai de Hälsingborg. Contre toute attente, la goélette avait peu souffert de la tempête. La mer avait plutôt confirmé des malfaçons existant au départ que provoqué voies d'eau et ruptures dans le gréement. La cargaison de cognac, whisky, cigarettes, dont Lienhardt se trouvait en grand souci, apparaissait intacte. Pas une bouteille de cassée. Pas une car touche de Pall Mall gâchée par les infiltrations.

Le SS ouvrit donc une bouteille de Ballantine's pour accueillir le chef de la police qui montait à bord, recher-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

chant Adolf Hitler, Eva Braun et Martin Bormann qui, tout naturellement, se cachaient à fond de cale.

— Skol !

Von Allenburg s'offrit à conduire les reporters vers eux, mais ils déclinèrent l'invitation avec des sourires entendus. Jaunpils disparut dès que police, douane, santé eurent donné libre pratique à l'équipage. Lui n'aimait pas boire à domicile ! On le ramena le lendemain ivre mort, quelques minutes avant l'arrivée du tenancier de bar venant présenter la facture d'impressionnantes beuveries. Puis ce fut le tour de Suojärvi et de Vabaliai. Eux rentrèrent sous escorte de police et Lienhardt dut payer le montant des vols commis.

*
**

Falken devait rester jusqu'au 4 février dans les eaux suédoises, à Hälsingborg pour travaux, puis dans l'archipel de Göteborg, toujours sous la surveillance de la vedette des douanes. Son capitaine passait le plus clair de son temps à bord de la goélette, non pour admirer la joliesse d'Ursula, la puissance de Suojärvi, profiter de la culture germanique dispensée par Lienhardt, Harring, von Allenburg, mais procéder, sur une vaste échelle, à la comparaison entre whiskies d'origine écossaise, irlandaise ou canadienne. A la troisième bouteille, il révélait régulièrement une âme de contrebandier chaleureux.

Le temps passait. Les vents dominants soufflaient toujours du S.W. Impossible donc de quitter le Skagerak sans tirer des bords et Lienhardt redoutait un peu cet examen de passage.

Ils tirèrent des bords pendant quatorze jours sur les étendues difficiles de la mer du Nord mais, une fois reconnues les falaises crayeuses de Douvres, l'ancien SS se sentait capable de remonter dans n'importe quelle brise ! Il s'agissait maintenant de prendre contact avec l'ennemi de la veille, l'Anglais, ce portier de l'Océan. Impossible de rallier Madère sans escale, sans compléter l'équipement de *Falken*. Il s'agissait d'obtenir dans les meilleures conditions possibles, une ancre supplémentaire, cinquante mètres de chaîne, un sextant, un chronomètre sérieux, les cartes des côtes sud-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

américaines et quelques éléments d'acastillage... Alors ? Southampton ou Le Havre ? Techniquement, la France ne manquait pas de ressources mais Lienhardt craignait l'esprit rancunier des Français dont il parlait mal la langue. Par contre, en 1934, il avait passé un an dans un collège d'Even on Avon. Le SS « tous azimuts » savait donc que l'Anglais, une fois la bataille livrée avec une férocité exemplaire et gagnée, redevenait sportif, prétendant n'avoir jamais cessé de l'être et fort désireux d'en administrer la preuve ! Il estimait donc qu'avant de se lancer dans une grande traversée océanique, l'Angleterre l'aiderait plus efficacement que la France.

Quand il amarra *Falken* au quai de Southampton, — Pier IV — il aperçut tout d'abord un immeuble neuf qui contrastait avec le décor de ruines brossé par les bombardements de la Luftwaffe et encore intact. Une inscription au goudron s'étalait sur le mur du rez-de-chaussée : « Hitler was right ! »

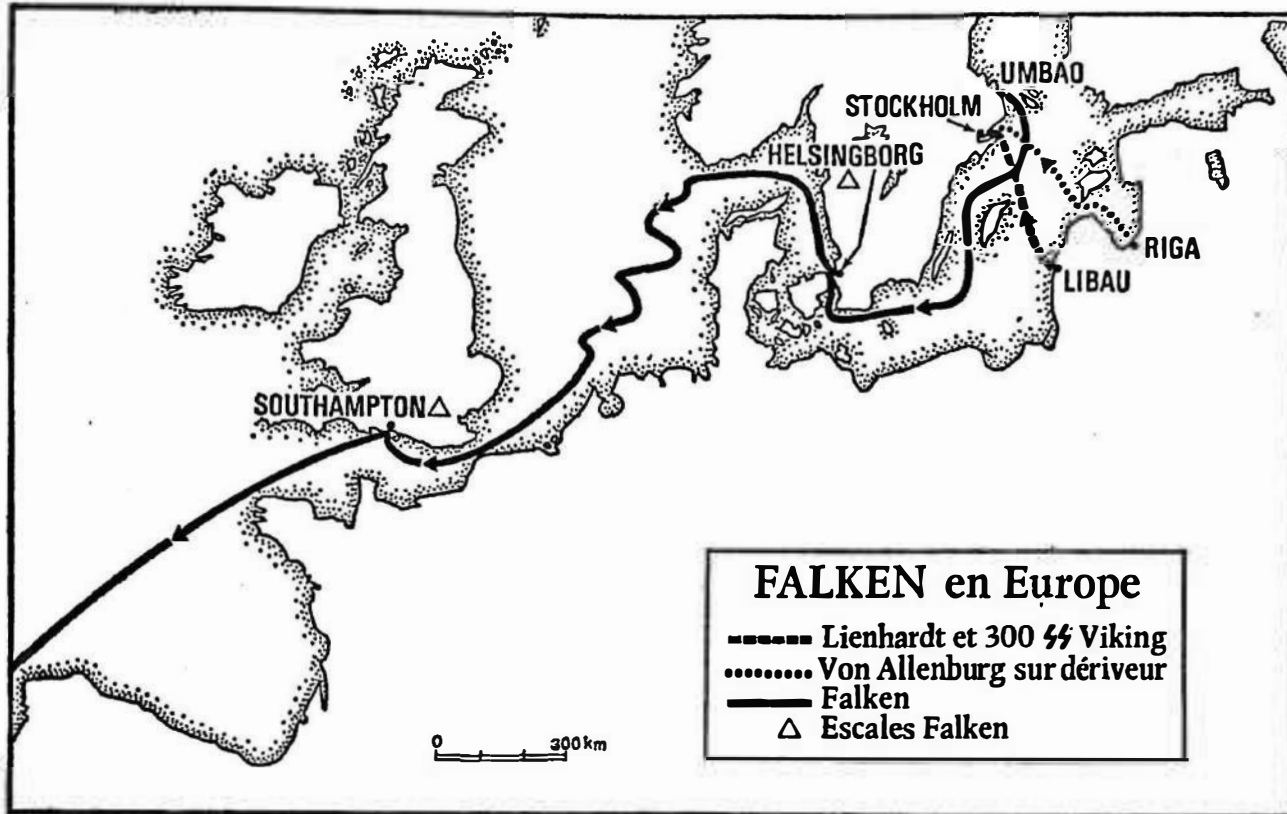
Suffoqué, il demande au policier qui monte à bord pourquoi Hitler avait raison.

— Parce qu'à Southampton, ce sont les banques qu'on reconstruit en priorité. Du moins est-ce l'opinion de notre parti communiste !

Pour la forme, le policier demande si l'homme qui avait raison ne se trouve pas à bord, avec Eva Braun bien sûr et l'inséparable Bormann, puis accepte un verre de whisky et se retire. Les marins anglais possèdent-ils une extra-lucidité particulière pour détecter le whisky existant à bord des bateaux, ou bien le policier a-t-il annoncé la bonne nouvelle, on ne sait, mais une heure plus tard, le capitaine Dungay, commandant du port, se présente à bord de *Falken*. Ruinée par la guerre, l'Angleterre s'engage dans une période de restrictions héroïques d'où le whisky a disparu. Après le commandant du port, voici donc le commandant de *Queen Mary* dont la haute muraille d'acier ferme les perspectives lointaines des bassins.

— Je viens pour sentir l'odeur d'un véritable bateau, car chez moi ça sent plutôt l'hôtel ! dit-il avec assurance.

L'odeur et le goût du scotch aussi ! On boit ferme à bord de *Falken* ! Le commandant de *Queen Mary* fait



LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

remarquer que le scotch est incomparablement plus savoureux que le bourbon de l'armée américaine dont on arrive à resquiller parfois quelques bouteilles. Il adresse un clin d'œil de complicité sympathique à Lienhardt et il lui dit en allemand :

— Je n'aime pas cette « Uhren Sammler Armee » (1).

Le SS Lienhardt sourit avec courtoisie mais pense que cet Anglais n'a jamais entendu l'histoire de la paille et de la poutre ! La fraternisation est très avancée quand les journalistes se présentent, comme en Suède. Les flashes papillonnent. Lienhardt doit prendre la barre, poser avec ses quatre enfants dont les bonnes grosses joues roses, révélant la santé, témoignent favorablement en faveur de la notion « race supérieure »... Hitler was right ! Les questions partent comme des flèches.

— Vous êtes un ancien SS ?

— Parfaitement !

— Toujours nazi ?

— Parfaitement !

Un jeune reporter soulève sa casquette à carreaux, se gratte la tête, exprime une stupéfaction profonde.

— Eh bien ! C'est la première fois que j'entends un homme se dire nazi !!! Combien avez-vous tué de Juifs ?

— Six millions.

— A vous tout seul ?

— A moi tout seul.

— Et les autres ? — L'Anglais désigne von Allenburg. — Et vous aussi, damné nazi, combien ?

— Six millions également.

Les sourires voltigent à la poursuite des flashes.

— Et Hitler ?

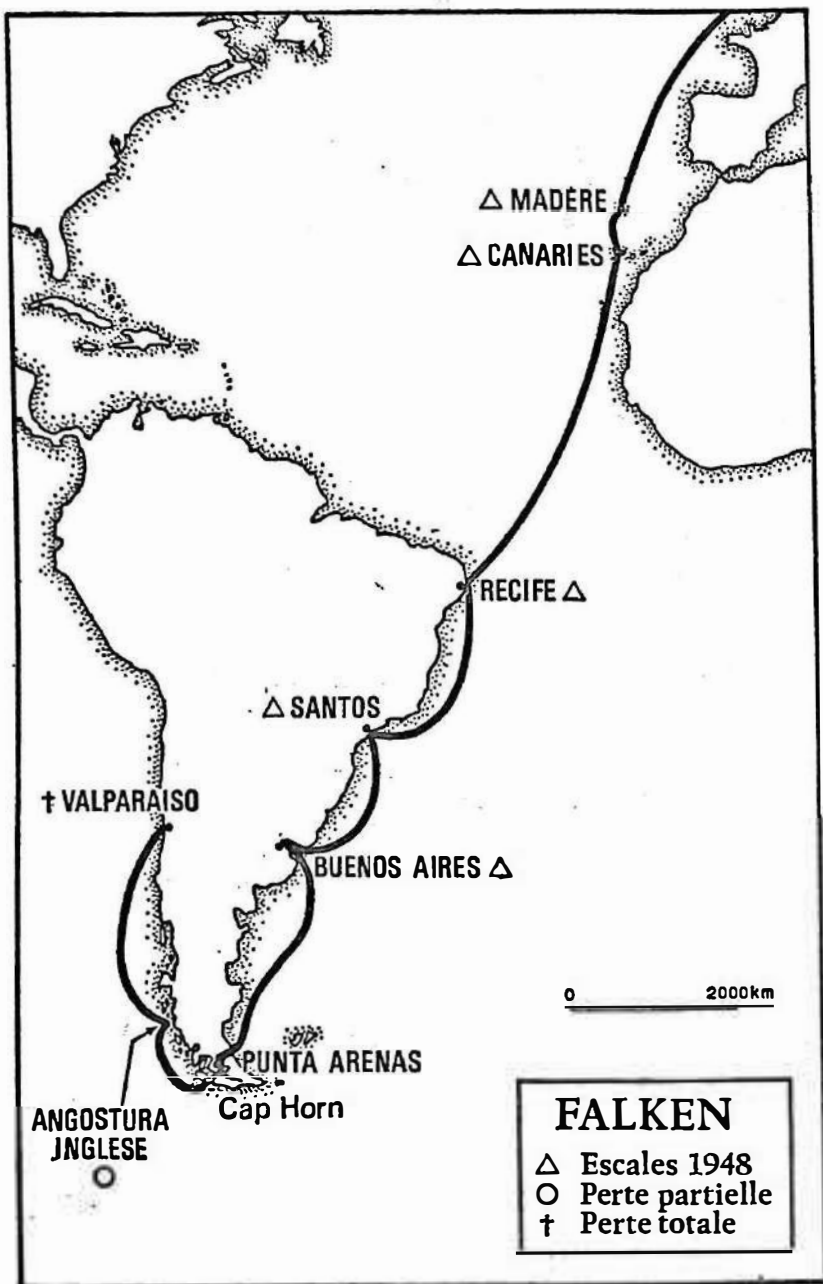
— Connais pas.

— Et Bormann ?

— C'est lui... affirme Lienhardt en désignant le baron balte ou soi-disant tel.

Rires. Whisky, cigarettes et petite Suédoise. La fraterni-

(1) L'armée qui collectionne les montres.



LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

sation prend corps. Au bout de deux jours, *Falken*, bateau citerne plein de scotch comme une distillerie d'avant-guerre, règne sur le port. Lienhardt sait maintenant qu'il obtiendra des Anglais ce qu'il veut. Même ce qu'il n'attend pas. Car une institutrice s'est présentée à bord pour... solliciter la garde des enfants Lienhardt pendant la durée de l'escale. Elle les mènera dans un jardin d'enfants, leur fera visiter la ville et ses musées en leur donnant gracieusement des cours d'anglais. Southampton, c'est Capoue ! Le capitaine du port a fini par découvrir deux anciens « Best Men », des subrécargues de voiliers qu'il envoie sur *Falken* pour mettre en ordre tout ce qui cloche, préparer la grande traversée océanique. Lienhardt trouve un sextant dans sa cabine, un chronomètre vissé dans la cloison. Un camion apporte trois tonnes de chaîne, deux ancres au lieu d'une réclamée. Et quand il prétendra payer ces fournitures, il n'arrivera pas à trouver un guichet ouvert pour y déposer son argent !... Une fois de plus, l'Angleterre adore ce qu'elle vient de brûler !... Hitler was right !... Le whisky aidant, bien des marins tombés dans le cercle enchanté qu'il trace autour de *Falken* pensent, avec plusieurs longueurs d'avance sur Churchill, qu'ils ont « tué le mauvais cochon » !

Une espèce particulièrement répugnante de cochon se trouve à bord depuis l'appareillage d'Umbao, mais Lienhardt l'ignore. C'est le capitaine en titre, le Suédois Dalfos. Il ne s'est jusqu'ici signalé ni par ses connaissances ni ses insuffisances. Il a bien participé à la vie du bord, mais sans excès, comme un homme qui prend son temps, attend son heure. En fait, depuis les premières négociations de Stockholm il a décidé de s'emparer du navire. Il pense que l'heure a sonné, va trouver le capitaine du port et lui débite le plus grossier mensonge :

— Savez-vous que ce Ludwig Lienhardt est un officier allemand évadé, un criminel de guerre recherché par les Russes ? Il a commandé en chef les Einsatzgruppen des pays baltes et causé la mort de milliers de Juifs. Vous devez l'arrêter et le livrer aux Russes. Je suis propriétaire de *Falken* et si je l'ai mis à la disposition de l'équipe Lienhardt c'était pour sauver ces pauvres Baltes, simples

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

agents d'exécution. Je vais les débarquer ici maintenant qu'ils se trouvent en terre d'asile, mais vous devez châtier le responsable. Les crimes des nazis sont imprescriptibles.

Le capitaine anglais le toise et réplique :

— Ici, je ne connais pas de nazis ou de bouddhistes, mais seulement des marins !

Et il le met à la porte. Dalfos ne se tient pas pour battu. Il décide de développer sa manœuvre en direction de Downing Street, de partir pour Londres. Il revient donc à bord de *Falken*, s'empare des papiers du bord et disparaît. Il emporte aussi, on ne sait pourquoi, sinon que cet homme est un peu fol, les vivres de secours arrimés dans le canot de sauvetage !

Lienhardt a fort heureusement conservé sur lui le document signé à Stockholm et qui désigne le vrai propriétaire du bateau. Mais, sans documents de navigation, *Falken* ne peut appareiller et le temps passe.

Le whisky coule. Les enfants de l'ex-Hauptsturmführer courent dans les parcs de la ville sous la surveillance de leur institutrice bénévole, et l'aîné, Steen, apprend à jouer du violon sur l'instrument qu'elle lui a offert (1).

Ils semblent pris en charge par une seconde famille, l'équipage paraît avoir trouvé une seconde patrie. C'est le ciel bleu après le ciel gris, l'univers annonciateur des grandes libertés américaines après l'univers concentrationnaire du bolchevisme menaçant. Mais la situation de *Falken*, quant au fond, reste sans issue.

C'est alors que Lienhardt se souvient de son année de collège à Even of Avon. Une fois de plus, le SS va se montrer « tous azimuts ». Il possède en effet sur l'Angleterre une option énorme. En 1934 il a, par un but marqué, donné la victoire à l'équipe de football portant les couleurs de ce collège. Deux de ses équipiers siègent maintenant à la Chambre des Communes ! Il se rappelle leurs noms. Il trouve leurs numéros de téléphone et les appelle. Ils accourent à Southampton. Le whisky aidant, la victoire de

(1) Vingt-cinq ans plus tard, on le retrouvera chef d'orchestre en Amérique latine.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

1934 s'élève au niveau de l'épopée. Les deux députés se font expliquer l'affaire, partent en croisade pour le compte de leur vieux camarade, interviennent auprès de Downing Street et font expulser le traître Dalfos d'Angleterre. Au bout de deux semaines, *Falken* a retrouvé ses papiers.

A naviguer !

Un journaliste qui suivait l'affaire se présente à bord quelques heures avant l'appareillage et demande à Lienhardt, maintenant officiellement propriétaire et commandant du navire :

- Alors, qui a obtenu l'expulsion de ce Suédois ?
- Ce sont deux membres des Communes.
- Alors, ce sont des gentlemen ?
- Oui ! Parfaitement !
- Donc, il reste des gentlemen en Angleterre ?

C'est la conclusion que Lienhardt tire de son escale à Southampton tandis que défile à bâbord la haute muraille noire du géant des mers, *Queen Mary*, dont le capitaine fait rugir la sirène pour saluer la fine goélette qui vogue vers son destin.

*
**

Falken conserve un peu d'avance sur l'équinoxe de printemps et trouve un golfe de Gascogne paisible, une bonne brise bien établie qui lui permet de conserver un grand large poussant à dix nœuds vers le cap Finisterre. Cet équipage de novices ne battra pas de records mais accomplira, malgré lui, une assez honnête performance en touchant Madère sept jours après avoir dérapé de Southampton.

Peu de besogne à bord, mais des soucis. Ce qui ne s'imposait pas en Baltique où dominait la présence menaçante de la flotte russe, ni en mer du Nord avec des vents contraires, prenait maintenant son poids. Lienhardt devait reconnaître que, tant sur le plan des connaissances que du courage, son équipage ne valait rien.

Certes, von Allenburg, le douteux baron balte, possède la carrure des chevaliers teutoniques tels qu'on peut les imaginer à travers l'histoire de leurs exploits. Il se met à la disposition de Lienhardt quand l'urgence des manœuvres

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

l'exige, mais sans plus. Il n'adhère pas au plan sportif sur lequel l'ancien SS voudrait hisser la croisière qui, depuis Hälsingborg, a perdu son caractère de fuite désespérée, représente désormais le passage d'un monde privé de liberté dans un monde libre. Par contre, il fait corps avec *Falken*. Il semble le connaître intimement, le couvrir de son ombre, comme pour occulter quelque chose de très rare, très précieux caché en lui ; quelque trésor qu'il ne serait pas nécessaire de dissimuler dans un double fond. Noé, comme lui, devait aussi aimer son arche !

Il se comporte de manière étrange et Lienhardt, parfois, doute de sa raison. Ils se rencontrent souvent la nuit, sur le pont, lorsqu'une bordée relève l'autre et von Allenburg l'arrête quelques secondes pour lui confier d'incohérentes réflexions :

— Qu'est-ce que la prudence pour le Christ qui se trouve au bord du lac et se met à marcher sur les eaux ?

ou :

— Il nous arrivera ce qui nous ressemble. Malheur à celui qui faiblira et reniera son sang et sa race !

ou encore :

— Nous sommes les fils de l'Atlantide et les meilleurs d'entre nous se trouvent déjà à Thulé. Devenons ce que nous sommes de toutes nos forces. Mille années sont devant nous et le monde sera de nouveau embrasé.

Lienhardt se méfie de cet incendiaire qui, parfois, semble tisser autour de lui de nouveaux périls et lui répète souvent :

— Tu navigueras pendant sept ans, capitaine, et de sept en sept jusqu'à ce que la loi SS devienne porteuse de la loi d'amour.

Les Lettons sont des brutes primitives, incroyablement paresseuses. Par certains côtés, le Finlandais vit encore à l'âge de la pierre polie. C'est seulement maintenant que Lienhardt vient de remarquer que s'il n'utilise jamais une fourchette pour manger, c'est parce qu'il en ignorait l'usage avant de monter à bord de *Falken* ! Il se sert exclusivement de ses doigts et de son couteau, un terrible couteau à cran d'arrêt qu'il manie avec une dextérité inquiétante. Il ne renâcle pas sur la besogne, sans doute

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

parce que sa force herculéenne lui permet de l'accomplir vite et en se jouant. Mais il n'aime pas la mer et ne se fit sans doute pêcheur que pour échapper à un état de misère profonde.

Saukinai, le Lituanien, se montre plus évolué que les autres Baltes, mais inutilisable pour la manœuvre, car avant tout soucieux d'exister comme époux d'Ursula !

Les deux Danois appartiennent à un autre monde, ce sont des hommes civilisés, pleins de bonne volonté, capables de résoudre des problèmes difficiles malgré leur jeune âge. Malheureusement, Jören est malade depuis le départ, quel que soit l'état de la mer et l'allure du bateau !

En dehors de sa famille, sa femme qui règne sur les fourneaux du compartiment avant, son beau-père qui peint et dessine tout le jour, installé au pied du deck-house, Lienhardt ne peut se fier à personne. Malheur aux équipages qui n'aiment pas la mer, comme le sien !

*
**

Madère érige dans l'aube une montagne au sommet mauve qui sort de l'Océan drapé d'argent gris. Collines vertes. Maisons rouges. Lienhardt distingue déjà les palmiers, les lignes fatiguées d'un antique fort portugais. Brusquement, des fusées prennent leur vol depuis la terre, tirant dans l'espace des queues de comète, puis éclatent, s'épanouissent en soleils, retombent en étoiles rouges, vertes, bleues.

— Qu'est-ce que c'est ? s'écrie Mme Lienhardt. On dirait un feu d'artifice ?

— Quelle chance d'arriver à Madère un jour de fête ! se réjouit von Allenburg.

— C'est peut-être comme à Tivoli, suggère Petersen Horlä, le Danois.

Lienhardt ne dit rien, concentré sur un examen de la rade. Il découvre à travers ses jumelles un spectacle stupéfiant. Une cinquantaine de barques se déploient à partir du port et convergent vers *Falken*. En d'autres temps, d'autres lieux, il aurait pu craindre une attaque de pirates. Mais

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

ici ? La flottille n'est pas armée, les barques portent des bannières dont le détail n'apparaît pas encore très bien. Sans doute s'agit-il de quelque fête rituelle de la mer avec ces bannières rouges, dorées, bleu ciel... ces guirlandes de fleurs drapant le bordé des barques, ces pêcheurs en habits de fête, ces hommes noirs. Des curés !

— Qu'est-ce qu'ils nous veulent ? murmure le professeur Harring.

Falken progresse lentement vers le port, et la flottille faisant force de rames dans sa direction, la distance diminue vite. Aucun autre navire ne se trouve sur rade ; c'est donc bien à lui que s'adresse cette étrange ambassade qui remplace la triste vedette de la douane, ou le bateau-pilote venant d'ordinaire se jeter au-devant de l'étranger.

Quelques minutes plus tard, *Falken* se trouve cerné et Lienhardt met en panne. Un tonnerre d'acclamations exprimées en portugais monte autour de la goélette.

— Vive le blanc navire ! Viva Maria !

Trois curés debout dans une barque font signe qu'ils désirent monter à bord. Ils s'élancent sur l'échelle que Petersen Horlä leur jette. Les soutanes battent comme les ailes de noirs corbeaux. Ils sont gros et gras, leurs visages luisent, leurs yeux brillent. Ils se précipitent mains tendues vers l'équipage.

— Viva Maria ! Où est la mère ? Où est la dame blanche ?

Stupéfait, le commandant demande des explications. Les prêtres les lui fournissent, mais en portugais car ils ne parlent pas un mot d'espagnol, d'allemand ou d'anglais. Le SS ne comprend rien, constate avec étonnement et un peu de crainte que les visiteurs insolites se répandent dans tout le bateau. Ils sont dix. Puis vingt. Puis cinquante. Enthousiastes ! Ils s'introduisent partout, comme des fourmis. Brusquement, les acclamations fusent :

— Viva Maria ! Vive la dame blanche !

Ils viennent d'aviser... la fille de Lienhardt âgée de trois ans qui, vêtue de blanc, assise sur le toit du deck-house, transformée en statue par la terreur qui la fige, correspond à l'objet de leurs recherches. Traumatisée par cet hommage, elle éclate en sanglots, saute du toit, court se réfugier.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

gier dans les bras de sa mère. Une infinie déception ravage les visages, les bras tendus dans un mouvement d'adoration retombent, les plaintes traînent :

— Ce n'est pas la dame blanche !... Etrangers, où avez-vous caché la dame blanche ?...

Médusés, les étrangers ne disent mot, et pour cause. Ils ne comprennent rien à ce qui se passe, et bien malin qui pourrait comprendre. Une demi-douzaine de curés se trouvent maintenant à bord et le dernier qui vient de franchir la lisse parle latin. Lienhardt reçoit enfin les explications que la situation exige. Chaque année, Madère reçoit la visite d'un bateau blanc qui promène à travers le monde la statue de Fatima. Ils ont aperçu le saint navire blanc à l'aube et organisé en toute hâte sa réception. Le feu d'artifice. Les barques fleuries. Elles dansent dans le clapotis autour de *Falken*, chargées d'hommes et d'enfants qui chantent en chœur la gloire de Fatima. De nouveaux curés montent à bord, et, cette fois, l'un d'entre eux comprend et parle l'allemand.

— Mais nous ne transportons pas la statue de Fatima ! proteste Lienhardt.

— Si, si, insiste le prêtre, on nous a annoncé un bateau blanc. Il est arrivé... Alleluia ! Deo gratias !

En fait, c'est *Jules César*, bateau italien mais jaugeant 30 000 tonnes, qui, porteur de Fatima, se présentera quelques heures plus tard !

— Où cachez-vous la dame blanche ?

Mais une évidence s'impose à la fin de la perquisition improvisée par les sectateurs de Fatima : la dame blanche ne se trouve pas à bord de *Falken* ! Pour consoler les pieux visiteurs, son commandant débouche quelques bouteilles de whisky et le miracle se produit enfin... En un clin d'œil, ils sont tous ivres ! Infiniment pauvres, ces êtres, sevrés de nourritures terrestres, boivent et bafflement démesurément car Lienhardt laisse tomber des chapelets de bouteilles dans les mains tendues depuis les barques et Madame ouvre sa cambuse.

L'archiprêtre a fait savoir aux gens de la flottille que *Falken* était un bateau allemand et les cris se font éclectiques :

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Viva Maria !... Viva Hitler !

L'enthousiasme atteint un niveau indescriptible quand Lienhardt fait envoyer le pavillon de guerre de la division viking qu'il a sauvé des Russes ! Puis il coiffe sa casquette d'officier SS et on le porte en triomphe autour du pont. C'est qu'avant la guerre, les îliens ont reçu la visite des grands paquebots *Guslow* et *Robert Ley*, porteurs des prolétaires allemands bénéficiaires des croisières gratuitement organisées par la Kraft durch Freud... Alleluia ! Deo gratias ! Hitler est-il ressuscité ? Hitler et la dame blanche, confondus dans une même adoration, signifient en effet le retour à des temps meilleurs, car la croix gammée et la pluie de bons marks allemands tombant des navires hitlériens s'identifient dans les souvenirs de ces pauvres gens.

L'archiprêtre dit à Lienhardt :

— Maintenant, on va faire de vous des saints, et vous êtes les hôtes de l'Eglise catholique.

Ils le furent, grâce au whisky, grâce au souvenir d'Hitler, à *Jules César* qui était arrivé à Madère deux heures après *Falken*, portant Fatima dans toute sa gloire. Toujours coiffé de sa casquette d'officier SS, Lienhardt s'était retrouvé soutenant l'un des montants du dais abritant la sainte. Grosse joie qui, dans le même temps, était et n'était plus de ce monde. Chants. Prières. Danses. Fleurs. Vin. Morue à la portugaise. Splendeurs et misère. Il avait fallu ramener à bord de *Falken* les hommes de l'équipage, fin saouls, à l'exception des Danois qui n'aimaient pas l'alcool et de von Allenburg. Lienhardt avait voulu verser une somme intéressante au maire de la ville qui refusa en lui disant :

— Nous n'avons pas besoin de votre argent, mais de votre cœur !

L'archiprêtre l'accepta. Pour ses pauvres. Et il en avait beaucoup.

La goélette taille maintenant sa route vers les îles du Cap-Vert. Beau temps. Navigation facile. Au fur et à mesure que *Falken* gagne vers le tropique, la chaleur se fait plus lourde et le comportement de tous ces gens du Nord se mo-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

difié. Abattus, les Danois répugnent d'autant plus à la besogne que Jören reste nauséeux. Mais, pour l'instant, le capitaine n'a pas besoin du moteur non plus que de son mécanicien. Les Baltes commencent à se réveiller. Le Finlandais guette Ursula qui se fait provocante. Irritable, von Allenburg épuise utilement un trop-plein d'énergie en lavant plusieurs fois par jour le pont de la goélette, recherchant les petites avaries qui échappent à l'attention de ceux dont l'indifférence contraste avec l'amour qu'il semble porter au bâtiment. Lienhardt note qu'on n'obéit plus à ses ordres ou que les ordres acceptés sont exécutés avec une mauvaise volonté évidente. Sa femme prépare toujours les repas mais ne paraît plus à table quand Suojärvi s'y trouve. Elle ne peut supporter plus longtemps le spectacle du Finlandais puisant dans la marmite avec ses doigts, piquant les pommes de terre à la pointe de son couteau, léchant la sauce dans son assiette ou la retournant sur la table quand son contenu ne lui plaît pas.

Lienhardt comprend que ses chances d'atteindre Buenos Aires diminuent ; non en raison de difficultés de navigation mais par la faute de l'équipage. Il finit par se demander s'il n'aurait pas mieux fait d'abandonner ces hommes aux Russes, puisqu'ils ne se montrent pas dignes de la liberté. Mais un soir, alors qu'il s'ouvrait de ses inquiétudes à von Allenburg, le baron avait, une fois de plus, mis son grain de folie en forme didactique pour le rassurer.

— Tant qu'il existe une flamme, si petite soit-elle, dans un coin du monde, tout peut recommencer ! Notre flamme à nous, après le crépuscule des dieux, avait encore étrangement la forme des roues solaires de Thulé.

Cette philosophie ésotérique ne lui était pas d'un grand secours, et il valait mieux laisser le baron à sa folie que de rechercher son appui. La crise cependant approchait. Une nuit, alors qu'étendu sur sa couchette il se demandait comment il pourrait intégrer tous ces hommes à l'aventure qu'il avait imaginée et imposée sans remporter leur adhésion, une rumeur insolite le figea... Quelque chose martelait le pont au-dessus de lui. Il identifia un bruit de botte râclant le bois et qu'accompagnaient des grognements tenant plus des bêtes que des hommes. Il traversa rapidement le carré, émergea

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

de la descente. La lune rayonnait dans la splendeur de la nuit tropicale, sa lumière morte, vitalisée par la phosphorescence de la mer...

L'homme de barre se tenait à son poste et ne pouvait pas ne pas voir ce qui se passait sur l'avant, mais cela le laissait indifférent... Étroitement agrippés l'un à l'autre, Suojärvi, le Finlandais, luttait avec Saukinai. De temps à autre, l'éclair lancé par les lames des couteaux tirait du clair de lune une signification meurtrière. L'un des hommes devait être blessé car le capitaine glissa sur une flaque de sang. Il tenta de séparer les combattants mais le Finlandais brandit son arme en direction de sa gorge.

Lienhardt fit demi-tour, gagna sa cabine et saisit le P. 38 qu'à toutes fins utiles il maintenait bien graissé et chargé.

— Lâchez les couteaux !!

Il appuyait maintenant le canon de son arme sur les reins de Suojärvi qui lui obéit en grondant. La manche de son tricot déchirée, le bras saignant d'abondance, Saukinai se releva. Le capitaine confisqua les couteaux et poussa les deux hommes vers la descente en leur demandant des explications. Le Finlandais avait enfermé Ursula dans sa propre cabine, et le Lituanien engagea le combat pour la délivrer. Il était douteux que le pêcheur eût usé de violence pour se l'approprier, car la Suédoise se montrait depuis quelques jours disposée à découvrir la Finlande après les pays baltes, puis le Danemark, et même l'Allemagne si Mme Lienhardt l'y autorisait !

— Ouvre cette porte ! ordonna le capitaine.

Suojärvi ne broncha pas.

— Ouvre ou je tire ! répéta Lienhardt en pesant de son P. 38 sur la colonne vertébrale du Finlandais.

Il ouvrit la porte et Ursula apparut, posa sur les deux hommes des yeux étonnés, et regagna paisiblement sa cabine.

Le capitaine s'attendait désormais à subir des représailles pouvant venir indifféremment de Suojärvi, Saukinai ou d'Ursula elle-même, en tant qu'empêcheur d'aimer en rond. Il se reprochait maintenant d'avoir autorisé la présence de cette fille à bord. Il croyait au départ qu'il n'avait

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

pas le droit de refuser aux réfugiés ce qu'il s'octroyait, oubliant que, dans toute l'histoire de la marine à voile, les capitaines conservèrent le privilège d'emmener leur famille en croisière aussi lointaines ou dangereuses soient-elles.

Un espar siffla à ses oreilles le lendemain, et la brise ayant forcé, quand il voulut faire réduire la voile, seuls von Allenburg et Petersen Horlä répondirent au branle-bas. Lienhardt reprit donc son P. 38 et il ne devait plus s'en séparer de jour ou de nuit jusqu'à la fin.

Ils mouillèrent à Santiago du Cap-Vert. Maisons basses à toits rouges. Eaux vertes ou bleues selon l'heure. Collines couleur terre de Siègne brûlée. Le professeur Harring brossait sans relâche des toiles, relevait les formes de l'île de la Quarantaine, fixait la couleur du ciel avec une conscience toute germanique, sans oublier une seule de ces langues de nuages ésotériques, roses pastel le matin, puis rouges quand le vent soufflait d'Afrique, vertes, bleues, mauves au fur et à mesure que baissait le jour.

Ils firent des vivres, de l'eau, de l'essence, pour revenir au niveau des stocks qu'ils détenaient au départ, soit quatre tonnes d'eau et autant d'essence.

Lienhardt se demandait si tout l'équipage atteindrait ou non Recife, en raison des menaces qui mûrissaient à bord et auxquelles il devait parer. Les tragiques souvenirs de Courlande se pressaient en lui. Il avait espéré tout oublier à travers l'odyssée de *Falken*, ne plus jamais se trouver en situation de tuer puisqu'il choisissait la liberté et la paix. Tout recommençait ! Après les Russes, les Baltes et le damné Finlandais l'obligeaient à reprendre les armes. Il se sentait maudit pour sept ans, comme le Hollandais volant. Jusqu'où lui faudrait-il aller pour renaître en SS absous ? Peut-être, comme l'indiquait le baron, ce bizarre compagnon d'odyssée.

— Jusqu'au soleil rouge qui s'enfoncé dans la mer, enchâssée, pâle et vibrante, dans les banquises de glace !

Et pourquoi von Allenburg lui parlait-il si souvent d'Horbigier ?... Quoi qu'il en soit, il lui fallait prendre les devants des tragédies. Après s'être retrouvé stupidement classé parmi les « criminels de guerre », il ne voulait pas compter parmi les « criminels de mer » ! Il s'en alla donc

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

exposer la situation au capitaine commandant le port. Il fit dresser un acte et enregistrer sa déclaration : à savoir qu'il serait peut-être contraint d'exercer ses pouvoirs jusqu'à supprimer les dénommés Suojärvi, Saukinai, Jaunpils et Vabalai. L'officier portugais signa en même temps que lui !

Ils appareillèrent le lendemain. Quelques minutes avant que les ancres fussent relevées, deux hommes de couleur se présentèrent pour servir à bord. Le métis Luis et le nègre Amando. L'ex-Hauptsturmführer les engagea en pensant que ces Africains rachèteraient peut-être les fils de Thor !

*
**

Les vents de sable rouge cessèrent d'organiser leurs enfers crépusculaires sur l'Océan et *Falken* entra dans l'alizé auquel il tendit sa toile comme une joue au baiser. Il filait maintenant 10 nœuds et exigeait peu de manœuvres. L'équipage se reposait de jour, vivait la nuit, de plus en plus tumultueusement au fur et à mesure qu'on se rapprochait de l'équateur. Ce fut la période qui permit à Suojärvi de régner sans partage sur la blonde Ursula. Sans doute, après tant d'années vécues dans son pays en fille libre, sous les garanties sociales les plus solides, avait-elle pris le goût du barbare. Après l'excès de liberté, l'excès d'esclavage ! Le terrible Finlandais ne tolérerait aucune présence suspecte autour d'elle et, bien entendu, celle de son époux selon la loi moins qu'aucune autre. Pour avoir tenté sa chance, le Letton Jaunpils avait perdu le bout d'une oreille sous le couteau de Suojärvi ; juste retour des choses car, tout jeune déjà, il collectionnait les oreilles des Juifs pendant les pogromes qui désolaient son pays. De son côté, Lienhardt avait fait savoir qu'il ouvrirait le feu sans sommations sur tout homme s'approchant, de nuit, de la cabine occupée par sa femme et ses enfants.

Un soir, von Allenburg lui dit :

— Ne croyez-vous pas qu'il serait bon d'en finir avec ce Finlandais ?

Lienhardt poussa un soupir et répliqua :

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Bien sûr, la discipline le rejette mais la manœuvre l'absout.

Le baron haussa les épaules et suggéra d'une voix douce :

— Passons-le par-dessus bord. On le remplacera à Recife. Tant que l'alizé nous porte, on n'a pas besoin de lui !

Le capitaine refusa de prendre ce parti extrême pour plusieurs raisons. D'abord c'était Ursula et non le Finlandais qui organisait le dérèglement de la vie à bord. Ensuite, Lienhardt se souvenait que pendant une bagarre entre marins de *Falken* et marins italiens de *Jules César*, à Madère, Suojärvi l'avait protégé avec une férocité exemplaire. Il savait maintenant que ce primitif se ferait tuer pour lui aussi spontanément qu'il pouvait exécuter quiconque se mettait en travers de ses impulsions élémentaires. Von Allenburg haussa philosophiquement les épaules et dit :

— Les événements d'ici-bas ont lieu en sympathie avec les choses célestes !

Lienhardt le quitta pour accomplir sa première ronde nocturne, pistolet au poing, et le surprit quelque temps plus tard en train de fourbir la lisse en bois de teck du bateau avec un mouchoir de soie. Il pensa : Décidément, le baron est tout à fait fou ! Il lui dit précautionneusement :

— Mon ami, croyez-vous que ce soit l'heure de briquer *Falken* ?

Le baron répliqua :

— Il n'y a pas d'heure pour prendre soin, jusque dans le plus petit détail, d'un bâtiment qui doit me porter pendant sept ans.

Lienhardt s'en fut coucher, lourd de soucis.

Il y avait par contre à bord quelqu'un qui trouvait l'odyssée plus supportable depuis l'appareillage du Cap-Vert, et c'était sa femme. Luis le métis, Amando le nègre avaient en effet bouleversé son domaine, cambuse-cuisine-carré, en établissant spontanément une hiérarchie aussi logique et rigoureuse que celle de la SS, fondée comme elle sur les lois de la nature, reconnues et acceptées. Mme Lienhardt avait désigné Amando pour le service de table. Ce n'est pas lui qui apparut portant la soupière, le jour du

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

premier essai, mais Luis impeccablement moulé dans un spencer blanc. Le service qu'il assura n'aurait pas déconsidéré le maître d'hôtel de *Queen Mary*. Il avait dit à la femme du capitaine :

— Négro pas servir Monsieur blanc. Travail métis ! Négro bon cuisinier, lui servir cuisine.

Et quand Mme Lienhardt lui ordonna de laver la cuisine ou le carré, il répliqua :

— Pas travail métis. Travail négro.

Amando, de son côté, se montra meilleur cuisinier que Mme Lienhardt elle-même. Mais quand elle lui reprocha le désordre et la saleté de sa cabine, il répondit :

— Moi noir. Cabine noire. Bien comme ça !

Bientôt ils se mirent tous les deux en grève. Ils avaient vu le Finlandais manger comme une bête. Le métis qui possédait quelques mots d'anglais dit :

— Moi, pas servir Peach Comber (1).

Et il rendit son uniforme. Le nègre dit :

— Moi, pas faire cuisine pour bâtard blanc !

Et il monta sur le pont pour s'allonger au soleil.

Rouge de honte, Mme Lienhardt ne pouvait donner tort à ces serveurs experts en hiérarchie naturelle. Il fallut s'organiser autrement. Une table et le service de Luis pour les Allemands, les Danois, les Estoniens qui savaient se tenir et méritaient la cuisine d'Amando. Une table pour le Finlandais et les Lettons, servis par Ursula qui leur faisait aussi la cuisine, ravie de connaître enfin les splendeurs de l'esclavage ! Cet « apartheid », justement organisé par le métis et le nègre, contribua peu à idéaliser l'ambiance de la vie à bord et Lienhardt n'aurait pas donné cher de la vie des deux hommes si Suojärvi avait compris le sens de la discrimination. Mais il n'entrait pas dans l'éventail de ses perceptions morales !

*
**

Le commandant de *Falken* comptait sur le passage de la ligne pour créer une heureuse diversion dans cette vie de bord de plus en plus contraignante. Il en prépara la céré-

(1) Clochard, en argot de mer.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

monie de longue main. A 100 milles du point idéal, il prévint l'équipage :

— Mme Lienhardt et Amando ont préparé un bon repas. Demain le dieu Neptune montera à bord. Vous devrez donc vous habiller avec ce que vous avez de plus beau. Vous allez être baptisés.

— Baptisés comment ? demanda Jaunpils.

— Baptisés pourquoi ? s'étonna Saukinai.

— Baptisés par qui ? gronda Suojärvi.

Lienhardt haussa les épaules, irrité par tant d'ignorance. Autant fournir des explications aux nègres primitifs de Recife qu'on allait bientôt toucher, et encore était-il probable qu'elles seraient plus vite comprises que par ces Baltes stupides ! Il n'expliqua donc rien et conclut :

— Vous verrez bien !

Tard dans la soirée, ils se présentèrent au commandant en délégation. Jaunpils annonça :

— Commandant, je viens vous déclarer que nous sommes chrétiens. Nous avons été baptisés une fois et chacun de nous possède une Bible dans son sac. Nous avons peur de ce Neptune qui voudrait nous baptiser une seconde fois. Demain, s'il monte à bord, nous fermerons toutes les portes de nos cabines à clé.

Ils tiennent parole. Ne participent à la fête que les Allemands, les Danois, von Allenburg et Ursula dont la brute finlandaise commence à se lasser et qui, progressivement, reprend sa liberté.

Déguisé en Neptune, von Allenburg officie, mêlant l'humour au sacré selon son habitude. Il badigeonne de goudron le Danois Jören en citant sainte Thérèse de Lisieux : « Tout est grâce. » Il oblige Petersen Horlä à passer dix minutes au sommet d'un mât et commente les grimaces du jeune navigateur par un appel à la sagesse d'Hermès Trismégiste « ce qui est en haut est comme ce qui est en bas ». Le vieux professeur d'art Harring ne s'offense pas d'être plongé tout nu dans une énorme baignoire de cuivre reçue en cadeau à Southampton et espère rester longtemps encore peintre de la mer en entendant énoncer un peu de l'antique loi chinoise « les étoiles dans

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

leur course combattent pour l'homme juste » ! Puis on mange, on boit, on dort.

*
**

Recife. Chaleur accablante rappelant les bains de vapeur en usage en Occident, ces caricatures du sauna nordique. Population noire végétative, en retard sur l'évolution des autres races et probablement condamnée. Une église de style jésuite d'où montent des chants d'espoir... Dieu donnera dans le ciel ce qu'il a refusé sur la terre aux pauvres négros... Nostalgies. Ce qui fut ne sera plus. L'Afrique, un million d'années plus tôt. Des hommes libres mais condamnés. La décadence. La déportation vers les Amériques. Dieu nous rendra le pays perdu. Marchands de bonheur dans les églises. Shipchandlers autour du port. Beurre en boîte. Sardines de conserve. Fruits, tonnes d'eau. *Falken* tire sur ses ancres en eau verte, sous la protection d'un fort datant de la colonisation portugaise. Monde paisible. Monde résigné, promis à la mort et que fuient, très vite, les prométhéens de *Falken*.

Lienhardt se sent maintenant prométhéen jusqu'au bout des ongles. Trop peut-être ! Après les escales de Recife, puis de Santos, il se doutait bien qu'il ne traverserait pas la baie Sainte-Catherine, célèbre par ses gros temps, sans essuyer un coup de torchon. Depuis Southampton il bénéficiait d'un temps maniable, n'affrontait jamais de vent soufflant à plus de VIII à IX Beaufort. Il se demandait souvent ce qu'il adviendrait de *Falken* s'il devait subir une tempête comparable à celle de la Baltique, avec un équipage composé de mystiques, d'abrutis, d'assassins en puissance plus soucieux de forcer une fille que de bien établir, contrôler ou amener les voiles. Lui-même ne savait pas exactement comment il réagirait si un ouragan le surprenait porteur de beaucoup de toile, si les ordres qu'il se sentait capable de donner seraient opportuns, bien formulés, pour que ces marins aient le temps d'amener puis d'établir la toile réduite des gros temps, en admettant que, pour une fois, ils consentissent à travailler ! Ils s'étaient échappés de la Baltique grâce à une combinaison de miracles qui ne pouvait pas se retrouver, la loi de l'Océan restant l'« aide-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

toi, le ciel t'aidera », valable pour des équipages courageux, non pour celui de *Falken*.

Mais le beau temps persistait. La goélette se revêtait de crinolines de lumière dorée tombant des nuages, ou tirait derrière elle des crinières de rayons tombés du ciel. Après les nuages de l'équateur, gonflés d'eau, déployant autour d'elle des rideaux de pluie tièdes, visqueux, la goélette avançait dans une gloire de lumière, bougeant à peine sur faible clapotis et, pour rester nauséeux dans ces conditions, le Danois Jören représentait un cas pathologique exceptionnel.

Le commandant prenait l'habitude de cette paix, chaque jour qui passait renforçait peut-être plus que de raison sa confiance, confirmait l'excellence et la durée de l'alliance entre l'homme et la mer. Peut-être aurait-il dû prendre des sauvegardes en abordant la baie de Sainte-Catherine dont il connaissait les humeurs grâce aux instructions nautiques.

Il ne les prit pas ou, du moins, peut-être ne les prit-il pas assez tôt, et cette négligence déboucha sur une expérience intéressante.

Le Pampero est un vent qui vient de terre, soufflant généralement du S.E. Il prend sa course dans les au-delà du cap Horn et, comme il dispose de 4 000 kilomètres de Patagonie, puis de pampa rigoureusement plate, son accélération ne rencontre aucune contrainte et il aborde l'Océan à X Beaufort, parfois plus. Il déferle toujours sans préavis, sauf pour les marins habitués au cabotage sur les côtes de l'Argentine qui, eux, savent en lire dans le ciel les prémices.

C'était en fin d'après-midi. Lienhardt aperçut une sorte de monstre nuageux prendre forme dans le S.-S.W, du côté de la côte encore invisible. Le ciel restait pur, doré, traversé par des nuages à vent étirés en fils de la Vierge vers 6 000 mètres d'altitude, coiffant cette masse sombre de vapeurs en train de ramper beaucoup plus bas, mises en relief par le soleil caché derrière elles, dessinant autour d'elles une chenille dorée. Lienhardt me dira plus tard que la beauté de cette vision opérait en lui une sorte d'anesthésie dont, livré à ses propres moyens, il se serait libéré trop tard pour sauver le bateau. Mais, une fois de plus, une

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

voix intérieure s'éveilla et lui parla de périls. Les primitifs composant la majorité de l'équipage avaient dû entendre aussi un avertissement semblable car ils montraient des visages gris de frayeur.

Mais, me dira Lienhardt, les voix qui parlaient en moi et en eux ne s'accordaient pas. En moi, l'ancêtre Viking conseillait d'affronter le temps, en eux les ancêtres cavaliers de la steppe conseillaient de le fuir. Il y avait là deux tendances contradictoires, liées à deux traditions, deux hérédités différentes : d'un côté la lutte contre les périls connus depuis toujours, de l'autre la fuite devant eux par manque de contacts historiques. Et cela était si vrai que, seul de l'équipage, Suojärvi, le misérable pêcheur du golfe de Bothnie, restait paisible, fumant sa pipe à petits coups, en contemplant l'échafaudage de gorgones prêtes à s'abattre sur nous. Les autres se sentaient perdus, suspendus à mes lèvres, à mon sifflet. Même Jören réussissait à dominer sa nausée chronique ! Pour la première fois, je les trouvai disponibles quand je commandai :

— Amenez partout !

Puis :

— A envoyer le tourmentin.

Il était grand temps. Un quart d'heure de perdu et le vent tombait sur *Falken* à démâter. Par suite d'une manœuvre coincée, nous ne réussîmes pas à amener la trinquette. Elle partit en rendant le bruit d'un coup de canon. Le tourmentin partit aussi quelques minutes plus tard. Il fallut en gréer un neuf. Tout devenait difficile. *Falken* donnait de la bande à tel point que ceux qui se trouvaient à bâbord étaient submergés, ceux de tribord se cramponnaient à tout ce qui tenait sous la main. L'Océan sifflait comme un nœud de vipères. Les filins claquaient ou vibraient comme du cristal. Le front du Pampero avait dû nous aborder à quelque XII Beaufort. Puis, la force du vent se stabilisa un peu en retrait.

Je mis en fuite et c'était l'une des plus mauvaises solutions possibles. Je manquais évidemment d'expérience mais, peut-être, après l'avoir étalé, avais-je l'intention de défier le Pampero. Les creux devaient dépasser dix à douze mètres de profondeur. Les lames nous rattrapaient, sautaient

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

par-dessus le couronnement et balayaient le pont de bout en bout. Je m'attachai à la barre et maintins en fuite, même après avoir constaté que tout ce que nous n'avions pas eu le temps de saisir en haut venait d'être emporté. C'était une perte, mais comme le canot tenait bon, je persistai à jouer les sous-marins...

Brusquement, j'entendis se renouveler l'appel qui m'avait donné l'alerte au Pampero. Je vous assure que je crus entendre réellement mon aïeul lointain parler, prêcher la modération, me conseiller sur la manière de sauver le bâtiment tout en continuant de faire face. Mais je n'avais pas envie de lui obéir et il finit par me dire :

— Imbécile ! Si tu restes en fuite, tes panneaux vont céder, tu embarqueras cent tonnes d'eau et feras ton trou, avec tes hommes, ta femme et tes enfants !

Je me soumis à regret et pris la cape. *Falken* saluait drôlement et roulait, mais je gardais un pont presque sec.

Le coup de chien dura quelques heures puis le vent tomba. Von Allenburg reparut sur le pont, toujours de bonne humeur, et me dit en riant :

— Vous avez vu cet équipage ?... Comme ça !

Il leva le pouce pour souligner son propos. Je lui répondis :

— Oui. La frousse peut transfigurer les plus lâches ! Et si *Falken* doit naviguer pendant sept ans, comme vous le prétendez, nous aurons des marins capables de gagner la Coupe America !

— Merci, répliqua-t-il, j'aurais trop peur de me faire voler ma montre par l' « Uhren Sammler Armee » !

Quelques jours plus tard, un autre genre de menace pesa sur *Falken*. Mme Lienhardt vint trouver son mari qui tenait la barre et lui dit :

— Ce matin, Ursula a 41° de fièvre. Je ne sais plus que faire !

Elle s'était avortée sans rien demander, littéralement avec les moyens du bord et la goélette ne disposait pas de ce que détient une clinique suédoise ! L'infection s'était déclarée et la fièvre maintenant montait.

Virer de bord et revenir à Santos représentait la même

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

touée que pour gagner Buenos Aires. *Falken* remontait dans la brise Sud-Est et le capitaine fit mettre le moteur en marche pour gagner deux ou trois nœuds. Il lui restait encore assez d'essence pour s'offrir ce luxe coûteux qui pouvait sauver la Suédoise.

L'eau prenait une teinte vert bleu de plus en plus sombre qui annonçait l'entrée dans l'Atlantique austral. Le soleil se détournait d'eux et remontait vers le nord, s'élevait de moins en moins au fur et à mesure qu'ils s'enfonçaient dans l'hiver. Les quarts paraissaient plus longs, comme les nuits. Une grande lassitude freinait les gestes requis par les manœuvres, car ils avaient quitté Umbao depuis près de six mois. Quelque chose allait mourir en eux — le goût de l'aventure océane enfin satisfait par cette croisière irrationnelle — autour d'eux, avec le temps passé, les milles couverts, un hémisphère remplaçant l'autre — au-delà d'eux, avec cette fille folle que la fièvre dévorait.

Elle vivait encore tandis qu'ils remontaient le Rio de la Plata, anxieux de ne pas avoir à noter sur le journal de bord : Ursula Lundquist, périe en mer. Elle vivait toujours lorsqu'ils amarrèrent *Falken* au quai du Yacht Club de Buenos Aires. Elle mourut deux jours plus tard, à l'hôpital où ils l'avaient transportée. Peut-être avait-elle lutté pour ne pas endeuiller l'odyssée de *Falken*, préférant expier à terre plutôt qu'au large la faute qu'elle avait commise contre la loi des voiliers qui, pendant des siècles de sagesse, interdisait la présence des femmes à leur bord. Elle avait démontré à ses dépens que si la Suède possédait sa morale sexuelle particulière, l'Océan conservait la sienne.

*
**

Quand *Falken* toucha Buenos Aires, je me trouvais en République Argentine depuis plus d'un an. J'y servais dans les troupes de montagne du général Peron comme conseiller technique avec le grade de lieutenant-colonel.

Un soir, en rentrant chez moi, je trouvai la carte d'un certain capitaine Ludwig Lienhardt et une invitation à boire à son bord. Je m'y rendis. Le bateau se trouvait à quai devant le Yacht-Club, sanctuaire très snob de la capi-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

tales fédérales. J'y retrouvai mes collègues conseillers techniques du ministère de l'Air, Galland, le célèbre chasseur de la Luftwaffe et Hans Rudel; pilote de stukas, le seul vrai chevalier que l'Europe ait produit depuis le XIV^e siècle. Ils s'attaquaient déjà, Galland surtout, à la réserve de whisky de *Falken*. Insondable ! Inépuisable !

Je ne connaissais pas Lienhardt. Il me fit visiter son bateau. Ne restaient à bord que sa famille et le baron balte. Les autres avaient mis sac à terre sans perdre une minute. Suojärvi devait plus tard reprendre du service sur les « Lineas maritimas argentinas ». Jaunpils allait finir souteneur et Vabalai, agent de police. Le Danois Jören retrouvera un emploi de mécanicien à Córdoba, et l'autre Danois épousera une riche héritière et ils auront beaucoup d'enfants. Saukinai, le Lituanien, se consolera d'avoir perdu sa Suédoise en devenant lui aussi souteneur. De tous ces hommes qui avaient embarqué sur l'aventureux *Falken*, un seul devait périr en mer, le plus humble et le plus touchant : le négro Amanda. Il repartit sur un cargo naviguant au cabotage entre Buenos Aires et Ushuaia, tomba du pont dans les eaux glacées du canal Beagle et mourut de congestion.

Peron avait envoyé un message à *Falken* à l'instant où il pénétrait dans les eaux territoriales. Lienhardt me le montra en manifestant sa surprise. Il était ainsi libellé : « Soyez les bienvenus en Argentine et buvez vino Toro. » Je connaissais bien le Président et le savais plein d'humour, manière insolite en Amérique latine de cacher pudiquement le courage et les qualités de cœur qui l'avaient porté à la tête de la nation.

Découvrant l'aménagement de *Falken*, je manifestai à mon tour une profonde surprise.

— Pourquoi ces cabines ouvrant toutes sur le carré comme des cellules sur la cour d'un monastère ?

— J'ai conçu *Falken* comme un Ordensburg flottant, pour le mettre au service des jeunes à la recherche d'une foi. Pour refaire en Argentine ce que nous avions ébauché en Allemagne et que la guerre a malheureusement sacrifié !

Cette réalisation impliquait une certaine logique... Une

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

dictature survivait à une autre... Un grand élan national prenait la relève d'un autre... Les vainqueurs de la guerre n'avaient rien à proposer d'exaltant ! Mais l'analyse ne correspondait pas au réel. Peron pas plus qu'Hitler n'était un dictateur, malgré les milliards de propagande dépensés pour persuader l'univers du contraire, et l'élan national de l'Argentine, réel, ne contenait d'autre mystique politico-sociale que la religion naissant autour de notre amie Evita, la madone. Cela sentait plus la sacristie que l'Ordensburg. Je le fis comprendre à Lienhardt qui parut déçu.

Quand il me présenta au baron balte, dernier membre de l'équipage fidèle à *Falken*, j'éprouvai un choc. Où donc avais-je déjà rencontré cet homme ? Il me fallut plusieurs semaines pour m'en souvenir et le situer d'une manière assez vague. Je pris congé de la famille Lienhardt, de von Allenburg, et me retirai.

J'avais rencontré le baron balte, qui ne se faisait pas alors appeler Allenburg, dans une sorte de monastère de la SS où mes fonctions m'avaient poussé au début de 1945. Pour se trouver là, en ce temps, il devait nécessairement appartenir aux cercles fermés de l'Ordre noir. Je ne fis que l'entrevoir et j'étais certain qu'à bord de *Falken* il ne m'avait pas reconnu. Lienhardt m'avait raconté leurs aventures communes à l'heure de la capitulation. Quel rôle jouait cet Allenburg en Courlande, pourquoi s'en était-il échappé en catastrophe à la vingt-cinquième heure, une heure après la dernière heure ? Pourquoi s'était-il embarqué clandestinement sur cette goélette ? Toutes questions devant rester sans réponse car, si j'allai revoir Lienhardt un quart de siècle plus tard, je perdis la trace du baron avec le premier naufrage de *Falken*.

*
**

Qu'allait donc devenir *Falken* ? En fait, ses aventures commençaient seulement. A travers elles vont se multiplier les tragédies et les éclats de rire de la vie. D'abord, Lienhardt n'a plus d'argent et le stock de whisky salvateur touche à sa fin car on boit beaucoup dans les ports. Il lui faut donc rentabiliser la goélette. La première pensée qui

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

lui vient, logique, est d'en appeler au président Peron qui lui a souhaité la bienvenue avec tant d'humour. Le chef de l'Argentine l'écoute, Evita décide. Le syndicat unifié (Trabajo y Previsión) bâti sur le modèle de l'organisation allemande du docteur Ley, syndicat qui est son œuvre et reste sa chose, accepte de louer *Falken* pour initier les enfants des prolétaires en voie de transfiguration aux joies de la croisière en mer. (Toujours le III^e Reich !)

Lienhardt appareille avec von Allenburg et un nouvel équipage réduit. On touche Montevideo, Santos. On vire de bord, mais l'Atlantique austral en hiver présente un aspect redoutable et Lienhardt ne peut risquer une cargaison d'enfants au-delà de Mar del Plata.

Au bout de trois mois, le prix de location convenu pour le bateau et les services n'est pas payé. C'est l'époque difficile où Peron convoque son conseiller technique à l'Air, mon ami Galland, et lui demande :

— Général, pendant combien de temps pourrais-je interdire le ciel de Buenos Aires aux Américains avec mon aviation de chasse ?

Galland dispose de cinq Gloster Météor, biréacteurs démodés achetés à l'Angleterre, et fait ses calculs.

— Cinq minutes, monsieur le Président !

— C'est bon ! Je vais renvoyer ces machines aux Anglais et importer du whisky pour une valeur équivalente.

La valeur du peso est en baisse. C'est le ministère de la Marine qui doit régler la location de *Falken*, quitte à se faire rembourser par « Trabajo y Previsión », grâce à quelque jeu d'écritures. Le « gringo » Lienhardt, comme tout autre immigré de fraîche date, ignore les dessous de la politique argentine, les nuances de l'opinion. Il ne sait pas que l'armée de terre, instruite par des Prussiens, penche pour l'Allemagne, l'armée des Andes pour la France, la marine pour l'Angleterre. Elle est donc antinazie par définition et se montre peu disposée à payer à Lienhardt ce qu'elle lui doit. Catastrophe !

Falken est sauvé dans l'immédiat par un certain Altman, Hollandais des Etats-Unis qui, représentant du Food Organisation, contrôle la migration des langoustes en direction du Sud, afin de vérifier une théorie sur la coïncidence qui

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

existerait entre ce cheminement et celui du plancton ! Voici *Falken* promu escorteur de langoustes, barré par un SS de l'Ordre noir ! Mais *Falken* navigue seulement pendant quelques semaines sur l'océan de dollars. Le Hollandais-US au plancton trouve sans doute la vie à bord un tantinet trop inconfortable et sportive pour lui. La goélette ne paye pas de mine ; comment réaliser autour d'un si petit bateau les photos prestige capables de stimuler les généreux donateurs, faire passer pour de la science une dialectique improvisée à partir des langoustes et du plancton ? Altman s'embarque donc sur un caboteur de 800 tonnes acheté par la Food Organisation.

L'ancien SS va de déconvenues en situations de plus en plus difficiles. On n'entretient pas une goélette de 160 tonneaux comme un vélomoteur et, si le baron ne réclame aucun gage, il faut payer des droits portuaires et des redevances de toute sorte.

Un jour, alors que von Allenburg fait sa sieste tandis que Lienhardt ajoute quelques lignes à son journal de bord, sur la table des cartes, un inconnu prend pied sur le pont et se présente au capitaine.

— Je m'appelle Nassim Pessàh. Je suis chargé par le « club des Marins juifs » de vous faire une proposition. Accepteriez-vous non seulement de nous louer votre bateau, mais encore de diriger l'instruction de nos jeunes pionniers appelés à rejoindre l'Etat d'Israël ?

Le SS « tous azimuts » ne s'émeut pas du caractère politiquement insolite de la proposition. Il a déjà si souvent entendu l'éclat de rire de l'histoire ! Commander à des Baltes abrutis ou des Juifs subtils, quelle importance maintenant que les jeux sont faits ! L'important n'est-ce pas de sauver *Falken* ? Il aime ce bateau, moins peut-être que le pseudo-baron qui le brique à longueur de journée, mais s'en séparer par impécuniosité lui fendrait le cœur. Il écoute la proposition.

En Argentine et, surtout en Uruguay, existent de nombreux domaines où les jeunes Juifs de la Diaspora reçoivent, dans des conditions de semi-clandestinité, une éducation mixte d'agriculteur et de soldat. Ils sont destinés à constituer les premières unités de l'armée israélienne. Mais

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Israël se doit aussi de posséder une marine. Toutes les marines entretenant une école de voile, le « club des Marins juifs » doit avoir la sienne. Buenos Aires compte beaucoup de yachts mais peu d'instructeurs. Le capitaine Lienhardt veut-il accepter cette mission ?

— Savez-vous que je suis un ancien officier des Waffen SS ?

— Nous le savons.

— Et ça ne vous dérange pas ?

— Non.

On discute des conditions, âprement, et, finalement, elles apparaissent généreuses.

— Quelles garanties me donnez-vous ? demande le capitaine qui ne saurait oublier que, si Peron lui conseille de boire vino Toro, il ne lui donne pas les moyens d'en acheter même une bouteille !

— M. Isidoro Guzmán, directeur de la banque de Santa Fe, sera votre garant.

Huit jours plus tard, Lienhardt accueille une vingtaine de jeunes Juifs, dont beaucoup d'Askenazi blonds. Il les instruit sur le grément, les voiles, le vent, la navigation, avant de prendre le large. Chaque matin il les entraîne dans une propriété close de murs discrets... Sauter, courir, grimper, plonger, ramper... Inlegen !... Auf !... A terre !... Debout !... Un bond en avant !... La jeune troupe répond d'une manière exemplaire, manifeste le plus grand enthousiasme pour ce « drill » à la prussienne... Ordres reçus au garde-à-vous ! Commandements répétés les yeux dans les yeux ! Sans grand effort, Lienhardt obtient de ces jeunes Juifs l'élan Waffen SS. Pour la première fois de l'histoire, et de leur histoire, ils se trouvent sous commandement SS, toutes nostalgies peut-être comblées !

Il en est de même à la mer... Hisser !... Amener !... Lienhardt donne ses ordres en allemand que les jeunes Juifs parlant le yiddish entendent fort bien. De part et d'autre, chacun force son talent. Les manœuvres ordonnées par l'ex-Hauptsturmführer contiennent une part de cirque et la manière dont les Juifs les exécutent une part d'exhibitionnisme.

On paraît content les uns des autres. Lienhardt a trouvé

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

là un équipage qui le console de celui qui lui a tout de même permis de traverser l'Atlantique, mais à quel prix ! Cette entente reste probablement superficielle, elle ne comble pas l'abîme ouvert entre les seuls véritables adversaires de la Seconde Guerre mondiale, les Juifs et les hitlériens ; les autres ne représentant que des comparses, mais elle constitue une trêve.

C'est probablement le sentiment des familles qui, le dimanche, s'embarquent sur *Falken* afin d'admirer les exploits de leurs rejetons. Le stage dure trois semaines, s'achève par une petite fête, des nominations. Lienhardt accroche sur les maillots des médailles aux inscriptions hébraïques qu'on lui a remises pour qu'il les décerne lui-même selon les mérites de chaque stagiaire. Ils les reçoivent avec une rigidité qu'un premier maître de la Kriegsmarine trouverait de bon aloi. Lienhardt s'amuse énormément, mais le rire intérieur qui l'éclaire n'entame pas le sentiment de reconnaissance pour ceux qui, une fois de plus, lui ont permis de sauver *Falken*.

Que deviendra-t-il maintenant que le stage s'achève ? Nassim Pessàh l'invite à boire. Le capitaine commande un rhum.

— Les Juifs ne boivent pas de rhum !

— Mais je ne suis pas juif !

— Nous le déplorons.

— Ici, il n'y a pas de nazis ou de Juifs, seulement des marins !

Isidoro Guzmán, le banquier qui paiera la location de *Falken* rubis sur ongle, pousse un soupir.

— Ach ! Monsieur Lienhardt, mes ancêtres furent de bons soldats allemands !

Puis :

— Voulez-vous nous vendre votre bateau ?

Le cœur de Lienhardt saigne mais il écoute tout de même la proposition. *Falken* serait payable moitié en Argentine, moitié en Israël où Lienhardt le conduirait. L'ex-Hauptsturmführer hausse les épaules.

— Et là-bas, vous me jetterez en prison comme nazi pour éviter de payer le solde ?

Nassim Pessàh proteste :

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Non, ce sont là des méthodes nazies que nous n'employons pas !

Le capitaine rit franchement.

— Mais vous êtes plus nazis que moi, vous les Israéliens, alors ?

Le jeu du chat et de la souris se poursuit dans la bonne humeur générale. Le banquier insiste :

— Personne n'est capable de former les jeunes Israéliens comme vous, capitaine. Quel dommage que vous ne soyez pas juif !

— C'est la faute de ma mère, réplique l'ancien SS en souriant.

Nassim Pessàh redevient soucieux.

— Pourquoi ce manque de confiance, capitaine ? dit-il lentement... Si nous avions voulu vous supprimer, il était facile à nos garçons de vous jeter à la mer pendant une sortie !

— C'est vrai. Mais vous n'auriez pas fait ça car vous saviez que je n'ai jamais été injuste envers les Juifs.

— Nous le savions.

Les pourparlers ne se poursuivirent pas plus avant, car Lienhardt n'avait pas envie de vendre son bateau. C'eût été renier à la fois un compagnon et une odyssée. Juifs et SS se serrent la main.

— Vous nous avez appris beaucoup de choses pendant cette guerre, monsieur le SS, affirme Isidoro Guzmán.

— Vous aussi, depuis la fin de cette guerre, monsieur le banquier ! Si nous avions connu assez tôt l'étendue de votre puissance...

Ils se séparent.

* * *

L'Argentine était en 1948 un pays de grandes libertés et de bonne soupe. On pouvait y vivre indéfiniment sans aucun papier, ce qui permettait de changer d'identité selon la température, et l'orientation des vents. Personne n'y voulait, comme en Europe, la mort du prochain. L'air qu'on y respirait donnait de l'espace au plus humble d'entre les hommes. La pampa, la cordillère des Andes, la Patagonie australe n'étaient peuplées que de seigneurs, grands ou

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

petits. Peron avait inventé la dictature humaniste. Les quelques opposants qu'il embastillait pour des trahisons évidentes vivaient en prison avec leur famille, y recevaient leurs admirateurs et la nourriture des officiers de l'armée, comme en douce France au XVII^e siècle. C'était bouleversant pour qui se présentait, comme Lienhardt, avec un passeport pour l'enfer délivré par les Russes en Courlande.

Malheureusement, pour les fondateurs des Ordensburg, le peuple argentin n'avait jamais lu Nietzsche et ne désirait pas le lire. Non point qu'il fût dépourvu de courage, bien au contraire, mais il prenait la vie au jour le jour et tous grands problèmes posés le laissaient froid ou l'irritaient. La puissante Eglise catholique répondait à ses curiosités cosmiques. Il n'avait pas besoin d'Hitler car Peron en assurait la présence réelle, revue et corrigée par un hémisphère Sud qui n'avait jamais rien donné au monde.

Ludwig Lienhardt comprit très vite que si la fortune matérielle s'offrait aux immigrants bien doués, elle se refusait selon l'esprit. Il renonça. *Falken* n'avait pas touché la terre promise. Il devait sans doute naviguer pendant sept ans comme von Allenburg l'annonçait. Mais l'ancien Hauptsturmführer n'avait plus les moyens de financer un appareillage. Et puis, qu'est-ce que cela signifiait maintenant ?... Appareiller avec qui ?... Appareiller pour où ?...

Il avait refusé *Falken* aux Israéliens. Il le céda aux Chiliens. Un jour, se présenta un banquier de Santiago porteur d'une idée originale... Il existait dans le Pacifique une île San Fernandez où la légende revue et corrigée situait les aventures de Robinson Crusoe. Avec trente ans d'avance sur les formules touristiques les plus audacieuses de notre temps : « Devenez argonaute en mer Egée » — « Risquez-vous parmi les coupeurs de têtes de Bornéo », le Chilien se proposait de charger *Falken* avec une cargaison de touristes fortunés sur le thème : « Partez en goélette et devenez Robinson pour huit jours ».

L'île était faiblement peuplée par des métis d'Araucans, comme celle de Chiloé. Il suffisait de construire de fausses cases primitives équipées du chauffage central, publier en digest chez Zig-Zag l'histoire de Robinson, choisir les

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

ambiances pour la photographie et *Falken* se trouvait rentabilisé, les touristes fortunés ne manquant pas au Chili, en Argentine, en Uruguay, sans parler des Etats-Unis.

La formule amusa Lienhardt mais ne le séduisit point. La guerre lui avait donné le goût des aventures authentiques et il en connaissait le prix. Il refusa donc l'association proposée et vendit la goélette que le banquier paya comptant. Elle était toujours confortablement assurée au Lloyd, armée, et il suffisait de l'approvisionner.

— Je puis la conduire jusqu'à Valparaiso, proposa le capitaine.

— No, señor ! Nous autres Chiliens, sommes de grands navigateurs et les meilleurs connaisseurs des mers du Sud. Je mettrai à bord un équipage de mon choix !

— Comme il vous plaira.

Il se résigna. Mieux valait en effet rompre brutalement avec son compagnon d'aventures. Après tant de nuits de veille à bord de *Falken*, de tempêtes et de calmes lumineux, d'espairs et de déconvenues, comme Œdipe, le SS trouvait que tout était bien. Mais von Allenburg, lui, ne voulait pas débarquer. On peut se demander pourquoi. Cette décision montrait qu'en Suède il ne s'était pas lié à Lienhardt mais au bateau. Pourquoi ? Détenait-il à bord de *Falken* quelque chose dont il ne pouvait pas plus se priver que mettre à terre et qui le liait à lui ?... « Objets inanimés avez-vous donc une âme... » Espérait-il s'emparer un jour du bâtiment dans des circonstances favorables et naviguer pour son compte en pratiquant une forme de piraterie moderne qu'il aurait imaginée ? Etait-il chargé de mission par l'Ordre noir, obligé pour en assurer le secret de convertir *Falken* en voilier fantôme, après les Nissen et autres Garbers ? S'il ne pouvait plus réquisitionner des *Soizic*, *Anni Braz Bihem*, *Kyloé*, *Passim*, peut-être arriverait-il à s'emparer d'un *Falken* ?

Sa démarche auprès du banquier chilien semblait le présumer. Le meilleur moyen de séduire un Chilien, c'est de le faire boire. Si c'est un « roto », homme de basse classe s'il en fut, dont la masse représente 80 % de la population, une fois saoul il vous embrasse ou vous poignarde selon l'humeur. S'il s'agit d'un homme de qualité, il vous offre sa

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

file, sa fortune, ou vous gratifie d'un soufflet. Von Allenburg et le banquier burent les dernières bouteilles de whisky existant à bord de *Falken* et tombèrent d'accord sur les modalités d'une collaboration. Le Balte prenait la direction de l'agence de tourisme à Santiago et organisait préalablement l'île San Fernandez en utilisant la goélette selon ses besoins.

Une semaine plus tard, l'équipage chilien, sept hommes, débarquait en gare de Retiro du train « International ». La veille était arrivé sur le port un camion portant cinq fûts de ce merveilleux vin chilien, resté plus loyal qu'aucun autre au monde pour la simple raison que les indigènes ne savaient pas encore le trafiquer, et qui coûtait à l'époque 30 centavos le litre !

Quand *Falken* largua ses haussières, von Allenburg dit à l'ancien SS : Je commence une nouvelle existence. Les filles chiliennes sont très belles et généreuses. Quelque part dans le Sud, je trouverai la rédemption par l'amour ; celui que je cherche, qui s'appelle Eros et non Caritas !

Ils se serrèrent la main, Lienhardt sauta sur le quai et s'éloigna d'un pas rapide sans se retourner.

*
**

Falken maintenant portait toute sa toile et remontait dans un vent glacé, plein Sud, barré par une main experte. Contrairement au précédent, cet équipage connaissait la manœuvre comme pas un ! Capitán Duarte n'utilisait aucun des instruments de bord et naviguait à vue avec une sûreté étonnante. Audacieux, il n'amenait jamais qu'à la dernière minute et juste ce qu'il fallait pour ne pas gâcher de la toile ou démâter. La goélette courait parfois à plus de 12 nœuds, allure jamais atteinte depuis son départ de Southampton, et sans l'appui du moteur dont les Chiliens paraissaient ignorer jusqu'à l'existence. Entraîné par la combativité de cet équipage, von Allenburg faisait des progrès rapides et barrait *Falken* avec autant de sûreté que l'ancien SS. Il s'entendait bien avec le capitaine Duarte, sinon avec le reste de l'équipage qui le traitait de « gringo ». Il se méfiait un peu de ces marins qui portaient

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

chacun un poignard long comme un avant-bras ! Il se méfiait aussi de l'Océan devenu hargneux, sévère, animé par une longue houle qui venait depuis le cap Horn.

Ils passèrent une nuit en escale à Mar del Plata. Les Chiliens se battirent contre d'autres équipages jusqu'à l'aube. Ils rentrèrent complètement ivres, à six seulement, l'un d'entre eux ayant choisi la désertion. Mais ils réagissaient avec une étonnante rapidité. Une heure après l'appareillage, assuré par le capitaine Duarte et le Balte, ils reparaissaient sur le pont.

A la hauteur de Rio Gallegos, un coup de vent du S.-S.E. tomba sur *Falken* et le repoussa jusque dans les eaux des îles Falkland. Il leur fallut une semaine pour remonter contre le temps d'ouest. L'équipage faisait merveille mais, seulement, tant qu'il n'était pas ivre. On buvait énormément à bord et les 1200 litres de vin embarqués s'épuisaient rapidement.

Von Allenburg prenait des quarts se prolongeant parfois jusqu'à l'aube, car il se trouvait seul en état de tenir la barre. De temps à autre, un marin émergeait de la descente en titubant, ou le capitaine qui cuvait lui aussi son vin, jetait un coup d'œil sur la toile, hochait la tête, donnait une bourrade au barreur, en criant invariablement :

— Défense d'amener de la toile !

Puis il replongeait sous le pont, se remettait à boire dans le carré, avec les autres qui chantaient et, lorsqu'ils étaient assez nombreux pour confronter leur ivresse, se battaient tantôt à main nue, tantôt au couteau. Il y avait parfois de fameux accrocs ! L'un des hommes en mourut. Ils cessèrent de boire pendant la cérémonie de l'immersion. Le capitaine Duarte la présidait très correctement, et il fit ensuite comprendre à von Allenburg qu'il lui valait mieux se taire quand ils toucheraient Punta Arenas. L'éclair d'un poignard, dans l'ombre de la nuit saccagée par le vent du Horn, appuyait le conseil. Et il lui fallait comprendre une fois pour toutes qu'au Chili, comme au Brésil, la vie d'un « roto » valait moins que celle d'un chien.

Ils réussirent enfin à remonter jusqu'au détroit de Magellan et s'accordèrent une longue escale à Punta Arenas

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

pour réparer quelques avaries. Tout autre voilier que *Falken*, barré dans ces conditions, par un « skipper » aussi novice que le Balte, aussi « borracho » que Duarte et ses hommes, aurait depuis longtemps fait son trou dans l'Atlantique austral où, à la rigueur, réussi à toucher Punta Arenas mais avec 50 tonnes d'eau dans ses fonds, pont rasé, bordés ouverts. Seulement, *Falken* descendait des époques de grandes certitudes où les artisans avaient des gestes d'artiste, connaissaient leur affaire, n'utilisaient que les cœurs de chêne et les grands sapins de la forêt nordique, le teck des forêts tropicales ; un temps où les voiliers recevaient de leur armateur non seulement des titres à naviguer, mais encore une âme.

Le Balte resta d'une discrétion exemplaire dans les milieux « criollos » de Punta Arenas, mais parla librement parmi les Allemands groupés autour des Pagels dont le chef de famille, ce capitaine qui en 1915 avait caché *Dresden* dans le labyrinthe des îles fuégiennes, se trouvait encore retenu à Berlin, en zone russe. C'est dans la société des Pagels que je devais apprendre, quelque temps plus tard, ces détails sur la nouvelle croisière de *Falken*.

Il appareilla pour Valparaiso avec un équipage désormais réduit. Mais le capitaine Duarte ne doutait de rien, surtout pas de lui-même. Von Allenburg non plus. Ils tirèrent des bords jusqu'au cap Froward et se trouvèrent encalminés dans la partie orientale du détroit. Les Chiliens découvrirent alors le moteur et le mirent en route.

A partir du cap Tamar qui domine un impressionnant cimetière de navires, coques déchiquetées et rouillées, mâts abattus, carènes engravées témoignant sur d'anciens naufrages, ils vinrent en grand sur tribord et embouquèrent les canaux du Pacifique austral qui assurent une navigation paisible et d'une beauté suffocante jusqu'au golfe de Peñas. L'ambiance rappelle à la fois celle des lacs suisses et de la côte Est du Groenland. Ici, la cordillère des Andes tombe à pic à partir de 1 000 à 2 000 mètres d'altitude. Coiffée par le glacier continental, elle lâche à travers d'immenses fjords tapissés de forêts vierges, des centaines d'icebergs, tantôt verts, tantôt bleus selon l'éclairage, et qui

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

s'en vont au fil des canaux pour se dissoudre avant d'avoir constitué un véritable péril pour les navigateurs. Engager un bâtiment d'un certain tonnage dans ce dédale n'est pas facile. Sauf erreur, il n'existe aucun phare, aucun balisage mis à part celui de l'étroit goulet d'Angostura Inglesse où vivaient encore les derniers Indiens Alakaloufes quand j'y naviguais. Il n'est pas indiqué de se risquer sans pilote entre ces caps, ces îles, ces parois.

Le capitaine Duarte s'y risqua. Il connaissait parfaitement la côte, à tel point qu'il embouqua Angostura Inglesse de nuit et la franchit en accomplissant les deux marches arrière qui s'imposent. Quelques heures plus tard, *Falken* faisait naufrage. Déposé à Punta Arenas, son rapport de mer parlait d'un « temporal » essuyé dans le Sud du golfe de Peñas, si violent, tellement soudain, que tous les efforts de l'équipage n'avaient pas empêché *Falken* de se voir drossé à la côte. C'était peut-être vrai. C'était peut-être aussi une manière élégante d'oublier le nombre des marins saouls à ce moment-là. Ce naufrage fut à peine commenté par les navigateurs du Chili austral, car il n'y avait pas mort d'hommes, et l'administration maritime entérina le rapport Duarte sans pousser l'enquête plus avant.

Si elle s'y était décidée, elle aurait découvert qu'un seul marin était rentré à Punta Arenas avec son capitaine. Un autre s'était fait héberger par la mission gouvernementale d'Angostura Inglesse. Cette mission chilienne surveille l'agonie des derniers Alakaloufes. Elle assiste à la disparition d'une race, car les races d'hommes disparaissent comme les races d'animaux et pour les mêmes raisons, privées de « territoire » ou de reproducteurs plus que de médicaments. Von Allenburg et les autres marins avaient disparu. Ils ne s'étaient pas noyés puisqu'ils avaient bivouaqué avec leur capitaine non loin de la coque de *Falken* échoué. On ne devait cependant plus entendre parler d'eux.

Pour expliquer ce mystère, il faut connaître le terrain. Au sud de Puerto Montt, sur plus de 2 000 kilomètres, le Chili austral est un désert de glace, forêts vierges, côtes sauvages et canaux tortueux. Nul n'y vit en dehors de quelques fonctionnaires de la marine ou de l'armée, ravi-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

taillés comme les gardiens des phares, et les « Outlaws ». Les échappés de prison, les assassins en liberté, les déserteurs de la marine ou de l'armée plus ou moins recherchés pour crimes de sang, rêvent de trouver refuge dans les territoires du Sud. Certains y réussissent au prix de renoncements qui touchent au surhumain, font de ces hommes les contemporains de l'âge du bronze pour ne pas dire de la pierre polie. La plupart meurent de misère au bout de quelques années. La terre est pauvre en gibier, la mer en poisson ; l'hiver long et rude succède à l'été bref et pluvieux. On a retrouvé de ces « Outlaws » revenus à l'état sauvage dans la province d'Ultime Espérance et Muñoz Gamero. Il est probable que pour des raisons inconnues les marins disparus de *Falken* avaient, eux aussi, choisi la liberté. Mais cette liberté-là ne pouvait être celle de von Allenburg. Sa disparition restait un mystère.

*
**

Et *Falken* ? La goélette refusait de mourir. Profitant d'une grande marée d'équinoxe, l'armateur la fit remettre à flot par un remorqueur de Punta Arenas. Il devait renoncer à son emploi touristique « Devenez Robinson pendant huit jours » et la destina au cabotage, cabotage des pauvres s'il en fut, entre Punta Arenas et Valparaiso. Un chantier la regréa, démolit les aménagements intérieurs pour faire de la place au profit du fret. L'Ordensburg flottant disparut et *Falken* reprit la mer.

La goélette devait naviguer pendant plusieurs années, sept ans en tout depuis l'appareillage d'Umbao, comme von Allenburg l'avait prédit. En 1955, venant du Sud, servi par un équipage d'ivrognes comme à l'accoutumée, *Falken* entra en Valparaiso, son port d'attache. Les marins avaient dû boire une fameuse quantité de vin au cours de la traversée pour oublier qu'on n'amarre pas long un bâtiment à marée basse, dans un port où l'ampleur du flot dépasse dix mètres. Quand il sortit du bistrot de la dernière chance, vingt-quatre heures plus tard, l'équipage, aussi peu lucide que devant, chercha *Falken* et ne le trouva plus. L'océan

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Pacifique l'avait saisi entre ses mains puissantes, et, profitant des haussières détendues à marée haute, l'avait martelé contre le quai, selon un rythme tenace de flux et de reflux, jusqu'à ce que, brisé, il s'en aille par le fond. Neptune avait rappelé à lui *Falken*.

CHAPITRE VI

CATALINA

1950

En 1950, je décidai de monter une expédition sur les traces des disparus de *Falken*, car l'odyssée du pseudo-baron balte prenait tout à coup une dimension extraordinaire. Une goélette montée par un équipage d'ivrognes s'échoue, une partie des marins désertent, cela existe depuis que naviguent des voiliers. Qu'un inconnu rencontré par hasard dans un centre de pensée de la SS arrive en Amérique après avoir traversé la Baltique, seul à bord d'un dériveur, et alors qu'une belle situation l'attend chez un banquier à Santiago du Chili, déserte et disparaît sans laisser de trace, l'affaire mérite un examen approfondi.

La première pensée qui vient à l'esprit, c'est que cet homme fut chargé par l'Abwehr ou quelque autre service secret, de rallier cette partie du monde pour y exécuter une mission, tout comme Heinrich Garbers déposant un coffre précieux sur la côte de la République Argentine. Le fil de ce raisonnement entraîne à penser que ce von Allenburg, capable de passer de Courlande en Suède seul à bord d'un dériveur, n'était nullement un novice en matière de navigation, mais au contraire un « skipper » confirmé faisant partie de la flottille des voiliers fantômes. Pourquoi jouait-il au dilettante à bord de *Falken*, sinon pour donner le change, couvrir le secret de sa mission qui venait de prendre un tour imprévu mais n'était pas encore accomplie ? Pour une raison que je ne suis pas en mesure d'expliquer, cet Allenburg ne se trouve pas en mer comme il aurait dû l'être au moment de la débâcle allemande, mais

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

bloqué en Courlande. D'où ces évasions, tantôt spectaculaires, tantôt discrètes de Courlande, de Suède puis d'Argentine, réalisées par un homme singulièrement audacieux et capable qui, pendant trois ans, tente de ressaisir les fils de sa mission.

Un raisonnement sain devrait permettre de rejeter ce schéma. Pourquoi des missions secrètes après le 8 mai 1945 puisque l'armée allemande vient de capituler et que la svastika est brisée ? Plus rien ne peut être entrepris sur le plan militaire et politique. Il en est un autre auquel personne ne pense jamais, mais que je retiens depuis qu'Alphonse de Châteaubriant m'éleva jusqu'à lui : le plan mystique !

Qu'en est-il ? Hitler avait dit un jour : « Celui qui croirait que le national-socialisme représente un simple mouvement politique se tromperait grossièrement. » On avait pris cette annonce pour propos de table. Il était bien facile pourtant de deviner ce qui se cachait derrière l'écran du N.S.D.A.P., mouvement politique assez élémentaire et rebutant. A travers Hitler, le paganisme se proclamait éternel et sortait d'un sommeil deux fois millénaire. On peut aimer ou détester, là n'est pas le problème. Je ne me le posai pas en ces termes mais en fonction de lois historiquement vérifiées, et celle-ci en particulier : aucune défaite militaire, si totale soit-elle, n'empêche une religion de devenir ce qu'elle est quand les temps en sont venus.

Une religion nouvelle ne peut naître que dans la nécessité de l'épouvante, les larmes et le sang. C'est toujours dans un milieu dominant, jamais dans un milieu dominé, que les hommes imaginèrent leurs premiers dieux. Le christianisme ne pouvait éclore si Titus n'avait pas détruit Jérusalem et Hadrien crucifié 10 000 Juifs sur les collines environnantes. Le millénaire annoncé par Hitler ne se concevait donc pas dans le gâchis d'une victoire prussienne, mais dans une résurrection à partir des catacombes ouvertes sous les ruines de Berlin. L'évidence éclatait depuis 1945. Mais des catacombes, ça s'organise !

Suivant mon raisonnement jusqu'au bout, je rassemblai certains faits connus de moi. Dans les dernières semaines de la guerre j'avais obtenu, je ne dirai pas comment, copie

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

des rapports transmis à l'Abwehr par les commandants des voiliers fantômes. Leurs missions possédaient un sens à la fois ouvert et fermé avant 1945 dont la partie fermée, seule, pouvait subsister après la guerre avec un agent qui se faisait appeler von Allenburg. J'aurais repoussé cette hypothèse comme hasardeuse si, brusquement, elle ne jetait une clarté nouvelle sur d'autres entreprises du même ordre que je connaissais et dont la signification m'avait jusqu'ici échappée. Je pouvais maintenant répondre à des questions restées jusqu'ici sans réponse. Pourquoi la compagnie SS à destination spéciale, dont j'avais observé la formation dans le Nord de l'Allemagne pendant l'hiver 1945, avait-elle reçu la mission de déposer un autre coffre, venant celui-ci directement de Berchtesgaden, dans un glacier des Alpes autrichiennes (1) ? Pourquoi l'un de mes amis, homme tout à fait remarquable, avait-il été littéralement enlevé à cette compagnie, avec trois de ses camarades, sur l'autoroute Munich-Salzburg, le 2 mai 1945 par un avion Heinkel, 277 VI ? Cette machine faisait partie d'une présérie de six. Les Américains devaient seulement en retrouver deux, l'une brisée, l'autre en état de vol et qu'ils testèrent. Avec une seule escale technique, ces appareils pouvaient rallier le Tibet ou l'Amérique du Sud. Où s'étaient-ils posés ? Transportant qui ? Pour le compte de qui ?... Peu de temps avant mon arrivée en Argentine (en juillet 1946 si mes souvenirs sont exacts) deux grands sous-marins cargos que le III^e Reich utilisait pour ramener du Japon les aciers spéciaux qui lui manquaient pour ses fabrications de guerre, étaient venus se livrer à Mar del Plata. Pourquoi si tard ? Pourquoi vides et montés par des équipages réduits ? Venant du Sud, ils avaient obligatoirement doublé le cap Horn et peut-être fait une longue escale dans l'archipel fuégien, quelque part dans une base organisée de longue main, établie dans cette partie du monde sur les conseils du capitaine Pagel, connu pour y avoir caché *Dresden* en 1915 ? Et pourquoi, finalement, le pseudo-baron balte venait-il de disparaître justement dans ces parages de la

(1) Voir *Les Hérétiques*, Presses de la Cité.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Terre des feux, au sud de la République Argentine où, déjà, le voilier fantôme *Passim* avait effectué un dépôt ?

On avait donc mis en réserve, d'une part des hommes, d'autre part des trésors difficiles à définir. L'opération s'était probablement pratiquée sur une échelle beaucoup plus vaste que celle-ci mais, déjà, se précisait l'existence des catacombes. On pouvait supposer que des hommes s'étaient mis en marche à travers le monde avec des missions prophétiques, en attendant que les dépôts faits dans les glaces, glaces des montagnes, glaces de l'extrême Sud américain, aient livré les « sommes » qu'ils contenaient. Cette notion glaciaire s'imposait de plus en plus, depuis que j'avais entendu von Allenburg parler de Horbiger lors de ma visite à *Falken*, l'homme qui cherchait à mettre en équations le conflit éternel du feu et de la glace chanté par Edda. Je gardais les pieds sur terre à travers ces spéculations, mais tout de même... Au début, il y eut l'âge de glace, et comment peut-on conserver mieux que dans la glace aussi bien un trésor de la connaissance humaine qu'un quart de beurre ?

Ce fut la disparition de von Allenburg qui me décida.

Je montai une expédition pour essayer de découvrir au centre de mes hypothèses dont le cercle se fermait parfaitement, un témoignage sur l'existence de nouvelles catacombes.

*
**

J'arrivai à Punta Arenas au début de 1950, venant de Buenos Aires en automobile avec mes compagnons. Le voyage avait duré une semaine à raison de 500 kilomètres par jour sur la piste patagonique. Pas d'incidents, hormis un tremblement de terre qui nous empêcha de dormir dans notre bivouac sur les bords du rio Coyle. De mes deux équipiers, seul S. M. connaissait au départ le but du voyage. Il avait dirigé une importante administration française en Tunisie, pris parti du mauvais côté après la retraite de Rommel en soutenant l'amiral Esteva et Georges Guilbaud ; le choc en retour politique le projetant jusqu'en Patagonie australe ! L'autre, Bruno G., était un Juif autrichien depuis longtemps émigré à Buenos Aires et qui

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

venait à moi, comme le banquier Guzmann à *Falken*, en vertu de la loi par laquelle tout SS devait avoir son bon Juif, celle-ci traduisant peut-être une exigence plus profonde, plus grave, qui décidait que rien dans le monde ne pouvait s'accomplir sans le levain juif ! C'était d'ailleurs un homme charmant, cultivé, habile, qui me rendit de précieux services et manifesta un enthousiasme élevé lorsque après quelques délais de mise en confiance, je lui révélai le vrai but de l'expédition qui n'était pas la recherche des derniers Indiens Alakaloufes comme je l'avais annoncé.

Il me fallait un bateau. A Punta Arenas je frétai pour une somme dérisoire un vieux cutter d'une douzaine de tonneaux appartenant à trois pêcheurs de « Centolla ». Le bateau ne valait rien, gréé en sloop et je n'en aurais jamais tiré 5 nœuds si un moteur Chrysler, vieux lui aussi mais encore vaillant, n'avait assuré la relève. Sans lui, jamais nous n'eussions atteint les parages du Horn en raison de la violence absolument extraordinaire des courants qui défendent les canaux. Les trois marins totalisaient deux siècles d'âge. Ils avaient quitté la Dalmatie tout enfants, devenant Chiliens sans oublier leurs ancêtres, ces remarquables navigateurs de Split qui servaient sous la République de Venise. Tout était vieux à bord de *Catalina*, hommes et gréement, fruste, dangereux même, car la coque faisait un peu d'eau et le moteur s'arrêtait spontanément, presque toujours lorsque le flot nous drossait vers quelque paroi, quelque glacier. Tel était le bâtiment qui prenait la relève des voiliers fantômes d'Hitler, sans intention de renouveler leurs exploits mais décidé à les rejoindre là où ils se cachaient symboliquement.

L'archipel situé au sud du détroit de Magellan se trouve politiquement réparti entre le Chili et la République Argentine selon une frontière rectiligne, arbitrairement tracée le long du 68° degré de longitude Ouest. Faiblement peuplé, mais peuplé tout de même par des éleveurs de moutons, l'espace argentin est bien connu, soumis à un effort de colonisation. Je l'avais parcouru l'année précédente et savais déjà qu'une base secrète ne pouvait s'y dissimuler depuis la fin de la guerre. L'espace chilien, lui, est resté pratiquement vierge et offre des douzaines d'îles inexplo-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

rées dont Clarence, Sainte-Agnès, Désolation, possédant chacune une superficie plus vaste que celle d'un département français. Lorsque aujourd'hui, dans un entretien, j'entends tomber l'expression banale « c'est au bout du monde », je ferme les yeux et rêve. Le bout du monde, maintenant je connais !

Séjournant en 1949 à Punta Arenas, j'avais visité la famille Pagel avec l'intention d'embarquer son chef dans ma future expédition. S'il existait en effet un marin idéal de mon point de vue, c'était bien lui. Malheureusement, en 1950, les Russes le retenaient toujours à Berlin.

Je trouvai sa femme et ses enfants. Une belle jeune fille qui se consumait dans l'attente de Siegfried et deux frères Ernst et Bobby, marins sans emploi, qui avaient déjà accompagné leur père à Dresden Harbour. Ils ignoraient bien entendu tout d'une base secrète aménagée dans l'archipel. Je les engageai dans mon expédition. J'engageai aussi un Indien : Mélivilû. Un an plus tôt, sur les côtes de l'île Grande et dans le canal Beagle, j'avais cherché un Alakaloufe, l'un de ces « indiens à canot » que Darwin découvrit un siècle plus tôt. Je pensais à juste titre que, si les sous-marins du III^e Reich avaient mouillé dans l'archipel occidental, débarqué des équipes pour aménager quelque refuge, il était impossible que ces mouvements eussent échappé à l'attention des nomades fuégiens. Malheureusement, ils n'existaient plus au sud du détroit de Magellan. J'avais vu les derniers représentants de cette race en voie de disparition à la Angostura Inglesse, tout près de l'endroit où *Falken* devait se mettre à la côte. Ils ne naviguaient d'ailleurs plus, vivant à la charité de la mission chilienne et d'aumônes reçues du haut des ponts du Viña del Mar, courrier mensuel Valparaiso-Punta Arenas. J'entendais encore leurs cris plaintifs, l'appel désespéré qu'ils lançaient, la main tendue : « Yah mah schkouna ! »

Le son même de leur voix traduisait l'angoisse d'une race qui se sent condamnée, comme celle des Indiens de l'Altiplano bolivien. Quelques années plus tard, Empereire, chercheur du musée de l'Homme, viendra me voir en France pour recueillir le petit capital ethnologique que je pouvais lui transmettre et retrouvera la communauté alaka-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

floufe encore diminuée, avant de se tuer au cours de son expédition. Aujourd'hui, les Indiens à canot doivent avoir totalement disparu.

A défaut d'Alakaloufes, j'engageai donc un Araucan émigré en pays magalannique, sachant que, d'instinct, il pourrait nous guider en forêt vierge, milieu moins connu de nous que la montagne et les glaciers.

*
**

Nous appareillons à marée basse le vendredi 6 janvier 1950, à 15 heures. L'embarquement a demandé beaucoup de temps car l'équipement portuaire de Punta Arenas laisse à désirer. Les grands bâtiments mouillent en rade foraine et utilisent des barges ; un wharf muni d'une échelle permet une communication directe mais acrobatique avec notre petit cutter.

Si j'avais pu conserver la moindre illusion sur la valeur de la discrétion que je montrais depuis mon arrivée, il m'aurait fallu déchanter. Une foule de curieux massée sur le wharf, car la moitié de la population reste oisive par nécessité sinon par goût, contemple notre embarquement avec une admiration qui ne cède pas un certain sourire. Et j'entends tout à coup une phrase tomber sur le ton de l'ironie bienveillante :

— Mira, tché, estos gringos que se van à buscar a Hitler !

Je réponds à l'homme dont le doigt m'accuse :

— Non, monsieur, ce n'est pas Hitler que nous allons rechercher, mais Bormann !

A plaisanterie, plaisanterie et demie ! Mais je réfléchis. La population la plus australe du monde vit-elle donc aussi dans le rayonnement du mythe hitlérien ? Se trouve-t-il parmi les peuples plus fou que moi ? Voilà qui m'apparaît bien réconfortant. Quant à Bormann, je lance probablement son nom pour la première fois dans ces parages. La presse ne l'importera de façon massive que plus tard, pour amuser sans le vouloir les émigrés politiques par une bourde, ce porte-coton ayant péri à Berlin et au surplus ne présentant aucun intérêt, mort ou vivant.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Neuf hommes se trouvent donc maintenant à bord : Saint-Loup, S. M., Bruno G., Bob et Ernst Pagel, plus les pêcheurs Don Antonio, patron, Don Lorenzo à la machine, Don Marco matelot de pont, et l'Indien Mélivilû. Que de monde pour deux couchettes ! Mais les matelas pneumatiques ne manquent pas, ils donneront le ton de l'expédition !

Nous laissons derrière nous Punta Arenas que l'Europe connaît sous le nom plus glorieux de Magellan. Maisons de bois. Toitures de tôle. Palais des Braun Menendez. Mission salésienne. Magellan, propre et doucement mélancolique, comme Stavanger ou Kristiansand... Norvège du Sud. Vent du Sud. Ombres bleues dans le Sud... Tierra de los fuegos... La « terre des feux » que les Alakaloufes portaient dans leur canot, brûlant sur un socle d'argile et qu'ils promenaient la nuit, sur les canaux, comme autant d'étoiles, pour intriguer Darwin... Mais où sont les étoiles d'antan que l'homme blanc a éteintes par sa seule présence anéantissante ?

Nous tirons quelques bords contre un bon vent S. W. de force V et VI. Si Christian Nissen ou Garbers tenait la barre de ce cutter, nous entendrions tonner tous les jurons de la tradition hambourgeoise. Avec son unique foc, sa grand-voile certainement taillée dans une bâche de camion, jamais ils ne pourraient aligner *Catalina* dans la course des Bermudes !

Ciel trois quarts couvert. A 21 heures nous mouillons deux ancres en Bahia Buena qui s'ouvre un peu avant Fuerte Bulnes. Le jour meurt lentement à ces latitudes australes et colle à la peau mieux qu'un vêtement mouillé. La houle s'est brusquement affaissée, un clapotis la remplace. Depuis le rivage, les arbres nous adressent des appels désespérés. Qui ne les a pas vus ne peut concevoir la mélancolie de ces paysages. Le silence, les odeurs molles des forêts pourries, parce que vierges de toute exploitation par l'homme depuis le commencement des temps, la clarté funèbre du ciel, nous accablent de leur tristesse pourtant bienveillante. On la sent comme désireuse de faire excuser le danger évident de ces étendues, de rassurer sur l'image de la mort, simple aventure comme une autre.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Profitant des derniers lambeaux de lumière, je trace sur les cartes de l'amirauté anglaise, les seules utilisables malgré leurs erreurs, le cap à tenir pour le lendemain. En 1949, j'ai déjà reconnu l'île Dawson, l'étonnant canal Gabriel, faille entre deux montagnes casquées de glaciers et qui rappelle le canal de Corinthe à l'échelle 10, la baie de l'Almirantazgo, et je sais que pas un être humain ne vit sur ces étendues, à part M. et Mme Davidson, un couple d'Ecoissais installé là depuis un demi-siècle avec leurs « rotos ». Ils surveillent 40 000 moutons et, par le sacrifice de toute une vie dans ce purgatoire, expliquent comment l'Angleterre a réussi à dominer le monde pendant si longtemps. Mais, quand je le quittai, Davidson me dit : Je veux rentrer mourir chez moi, à Glasgow ! On le comprend !

Je vais donc commencer par la plus grande des îles inexplorées : la Sainte-Agnès. Le raisonnement que je tiens apparaît assez absurde : du moment qu'elle est la plus vaste, elle offre le plus grand nombre possible de cachettes, non point peut-être sur ses côtes mais dans l'intérieur !

Nous relevons les ancres le samedi 7, à 3 heures du matin car, déjà il fait grand jour. Le cap Froward est reconnu à 5 heures et doublé à 7. *Catalina* n'est pas un fameux marcheur, mais je n'y puis rien. A partir du Froward le détroit abandonne sa percée N.S. et revient en grand N.-N.W. L'état de la mer change avec une rapidité quasi instantanée comme il est de règle dans ces parages. Au clapotis succède une étendue hachée et creuse. Etonnant ! On pourrait tracer la ligne de partage des eaux entre courant Atlantique et poussée Pacifique à 100 mètres près.

Vers midi, *Catalina* roule sérieusement car, cap plein Sud, nous recevons le Pacifique par tribord. Un Pacifique très amorti, d'ailleurs ! Le chemin que son flot parcourt depuis les îles Evangélistes jusqu'à nous reste de l'ordre de 120 milles. Mais nous embouquons bientôt le canal Barbara et, une fois de plus, tout change. Mer et ciel. Au sud du détroit de Magellan commence un autre univers. Pourquoi cette mutation ? Au Nord c'est encore le continent sud-américain, au Sud déjà l'Antarctique. Ce bouleversement tient dans une variation infime en latitude : moins de 20 milles. Une autre mer. Surtout un autre climat. Depuis

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

Magellan, nous naviguions avec une visibilité relativement bonne. Pas de grains. Une brise du Sud pas précisément favorable, mais permettant quand même de tirer parti de notre voilure élémentaire. Brusquement, c'est le calme. Calme olympien. Plus de vent. Plus de mer. Le lac de Genève par grand beau. Il fait soudain très froid en même temps que très humide. Eau noire aile de corbeau. Ciel de plomb. Visibilité à éclipses. Son cercle périodiquement s'élargit et se contracte, entre un ou deux milles et la pointe du beaupré. Un crachin nourri de fins cristaux de glace tombe, puis le plafond remonte, livre le sommet d'une montagne coiffée de neige fraîche, redescend, poudrant le pont de neige mouillée. Et nous sommes au cœur de l'été austral ! Le plus étonnant tient dans la lecture du baromètre. Jamais stable, il n'accomplit aucune plongée ou remontée spectaculaire, mais bouge sans repos, ses mouvements traduisant avec une fidélité spectaculaire une oscillation pression-dépression dont chacune traduit les variations de la visibilité en surface et en altitude. Il est presque possible de prendre ses jumelles sur indication barométrique à la hausse et les déposer sur le capot à la baisse ! Le vent a disparu. *Catalina* ne dispose plus que d'un moteur capricieux. Il faut s'en contenter. Si l'expédition que je lance s'était avancée sur un espace de souveraineté argentine et non chilienne, j'aurais obtenu de Peron les moyens les plus modernes. Je dois me contenter de mon voilier fantôme. Il fait ce qu'il peut.

Nous voici presque déjà hors du monde. Une discussion à trois renforce nos incertitudes quant à l'incertain. Don Antonio prétend que nous descendons le canal Barbara vers le Sud. S. M. brandit la carte anglaise sous son nez et jure qu'il s'agit du San Michael Channel. Ernst Pagel rappelle, au nom de son père, que toutes les cartes de l'archipel sont fausses !

Ce qui n'est pas mensonge se révèle dans la force du courant qui freine notre navigation vers le Sud. Des montagnes coulées dans un bronze presque noir nous emprisonnent sur bâbord et tribord, se contractent jusqu'à ne plus offrir qu'un étroit chenal où la marée oppose un flux d'une incroyable puissance. Pas de voile, bien entendu. Mo-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

teur faible. Nous cessons d'avancer. Et non seulement nous cessons d'avancer mais, lentement, et de plus en plus vite, nous commençons à reculer.

— Nous ne passerons pas, prévient Don Antonio.

— Même en mettant un peu plus de moteur ?

— Non, pour qu'il nous lâche !

— Et s'il nous lâche ?

— On essaiera de crocher une ancre quelque part pour attendre l'étales de haute mer.

Rien d'autre à faire. L'ancre à jas veut bien accrocher. Le temps passe. L'Indien araucan est lové contre le deck-house, réduit au volume d'un petit tas de chiffons, impassible, fumant un brûle-gueule dans lequel il grille on ne sait quoi, certainement quelque chose d'abominable si on en juge par la fumée qui monte, droite dans l'air figé.

Une heure plus tard, l'étales de haute mer nous libère. Le canal s'élargit. Nous progressons au centre d'un cercle d'ombres blanches qui se lève rarement livrant des perspectives d'îles, un glacier suspendu, un fjord encombré d'icebergs immobiles. Puis tout se referme. Neuf hommes silencieux écoutent ce moteur à bout de souffle qui halète comme un coureur à l'arrivée du 100 mètres plat. Le baromètre poursuit ses jeux. Il monte un petit coup pour livrer une partie du paysage, descend presque aussitôt pour l'escamoter.

La fin de l'après-midi apporte une meilleure visibilité. Je devine, plutôt que je ne la reconnais, la fameuse terre inexplorée, Sainte-Agnès, mais je me perds dans le relèvement des amers possibles : Dinner Cove... Icy Sound, Snow Inheld... qui peut savoir ? Comment risquer un atterrissage ? Je me décide pour Icy Sound qui a dû être porté à la bonne franquette sur la carte par un marin anglais complètement saoul car, justement, ses eaux n'offrent pas le moindre bloc de glace ! Puis je constate que Dinner Cove n'est qu'un cap d'Icy Sound et non pas un fjord. Mais tout cela n'a pas d'importance. Les fonds, seuls, comptent. Je relève 15 mètres, puis 8. Je fais mouiller par 4 mètres, n'osant pas aller au-delà bien que *Catalina* n'offre qu'un faible tirant d'eau. Les ancres semblent tenir,

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

La baie paraît abritée du vent du Sud qui ronfle en altitude.

La nuit vient. Une partie de l'équipe repose sous les effets bienveillants de ce merveilleux vin chilien qui, que... Nous en détenons à bord plusieurs dames-jeannes. Autant que d'essence, ou presque ! Si au sud du détroit de Magellan il ne s'agit pas de « tuer le vers », il faut dominer quelque chose d'infiniment contraignant, l'effrayante solitude qui nous poigne, cette pesanteur incluse dans le mouvement de nos gestes, la moindre de nos pensées et qui semble les paralyser. Nous voici dans un monde d'âmes mortes ou disparues depuis les premiers âges. J'ai peine à croire que von Allenburg soit venu se réfugier là, dans ce purgatoire gris. Que des sous-marins aient débarqué des hommes sur cette côte, fussent-ils des *Übermenschen* ! Et s'ils l'étaient à l'arrivée, en admettant qu'ils aient survécu, ils ne le sont plus maintenant, rongés comme les marins de *Dresden* par le silence, l'humidité, le froid, la pluie chargée de neige fondue, le ronflement du vent qui vient du Horn et clame là-haut, sur le glacier, son avertissement, toujours le même : « Laissez ici toute espérance ! »

Profitant des restes de lumière, je débarque à l'aide du canot en compagnie de Bob Pagel. Il n'existe pas de vraie terre sur ces rivages. Seulement une sorte d'humus issu de forêts englouties ou tombées en putréfaction. Le pied s'enfonce et trouve l'eau à moins de vingt centimètres. Le camp que nous installerons demain sera semi-lacustre. La nuit se ferme. Strictement immobile sur l'eau noire, à un jet de pierre de la côte. *Catalina* se déguise en voilier fantôme.

* * *

Deux tentes sont posées sur la tourbe gluante, faute de pouvoir disposer d'un terrain ferme, la bande littorale butant tout de suite contre de hautes parois. Il pleut. Nous laissons passer une journée sans rien faire sinon des besognes ancillaires. Encore une nuit. Puis je pars dans la lumière malade avec Ernst Pagel et l'Indien. Le canot nous dépose de l'autre côté du fjord, au pied de pentes accessibles entre deux falaises sur lesquelles des mousses ins-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

crivent leurs arpèges noirs et or. S'élever sur les éboulis alpestres n'est qu'un jeu d'enfant comparé à l'escalade qui nous attend. Le sol est recouvert d'une sorte de gélatine verte à reflets roses, tremblotante, ignoble et glissante. Deux pas en avant, un en arrière. A 400 mètres d'altitude se dresse le front du glacier. Une neige mouillée recouvre enfin la gélatine. Pour autant qu'on en puisse juger, le glacier s'élève en pente douce et paraît uni. On verra demain. Nous regagnons le camp, puis le bateau.

Changement de mouillage. Etude d'un nouvel itinéraire de pénétration. Vues d'ici, les pentes apparaissent plus favorables, bien que toujours enduites de cette glue dont la seule vue soulève le cœur. Nous n'avons jusqu'ici rencontré aucune bête, mis à part de très grosses araignées presque incapables de se mouvoir et les pingouins folâtres qui se déplacent par bandes le long des rivages. Je m'élève d'une centaine de mètres et m'arrête pour faire un tour d'horizon malheureusement limité. Ici également le glacier rôde à très faible altitude, supportant quelques sommets noirs, faciles sans doute si la gélatine n'enduit pas leurs pentes. Je relève celui que je gravirai demain et m'appête à repartir quand S. M. me crie :

— Faites attention... vos pieds !

Je regarde entre mes pieds et découvre une sorte de grosse outarde, lovée entre eux et qui, la tête penchée sur le côté pour voir de bas en haut, me fixe avec curiosité de son œil noir. C'est le premier oiseau que nous rencontrons dans l'île Sainte-Agnès et ce sera le dernier. Il ne bouge pas et me dévisage toujours. Je me penche précautionneusement vers lui sans obtenir un réflexe de défense. J'ai l'impression qu'il attend ma main et je le prends sans difficulté. C'est une sensation bouleversante que de saisir un oiseau non apprivoisé. De toute évidence, ce genre d'outarde n'a jamais aperçu un bipède vertical ! C'est la preuve que jamais un homme n'a débarqué sur cette île. Nous sommes les premiers ! Mais la Sainte-Agnès va bientôt nous donner une leçon de modestie et nous expliquer pourquoi nous sommes les premiers.

Le quatrième jour nous dressons un camp de base sur la moraine avec l'aide de Bob et Ernst Pagel et commençons

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

l'exploration du glacier, cueillant au passage un sommet facile que je baptise. Nous atteignons un thalweg d'où la vue plonge sur le versant occidental de l'île, vue toujours limitée par les grains de neige fondue qui se succèdent. Nous commençons à descendre mais un rapide calcul me pousse à prendre une décision imprévue. Sur l'axe que nous suivons, le glacier doit se développer sur plus de 120 kilomètres ! Nous emportons trois jours de vivres, comment envisager raisonnablement de surmonter un aller et retour exigeant peut-être deux semaines ! J'avais pensé nous faire recueillir par *Catalina* de l'autre côté de l'île versant Pacifique, justement pour éviter ce retour. Je venais de renoncer par impossibilité de donner au bateau les coordonnées exactes d'un point de rencontre sur cette côte étant donné le flou de la carte. Insister dans cette voie eût été risquer de ne jamais retrouver le bateau qui serait devenu voilier fantôme refusé pour toujours à deux montagnards perdus !

Une autre évidence s'imposait. Je dis à S. M. avec un certain sourire :

— Savez-vous pourquoi nous sommes des explorateurs ?

— Parce que nous explorons ce qui n'est pas exploré !

— Et savez-vous pourquoi personne n'a exploré ce que nous explorons ?

— Non.

— Eh bien, parce qu'il n'y a rien à voir en explorant ce que les autres n'ont pas exploré.

— C'est vrai, mais si jamais nous rentrons en France nous pourrions faire partie du « club des Explorateurs ».

— Non, parce qu'il n'y a plus rien à explorer depuis qu'existe le club des Explorateurs. C'est clair, non ?

— Alors ?

— Eh bien, personne n'est jamais venu dans cette île parce que ça ne valait pas la peine d'y venir. C'est tout !

Sur la Sainte-Agnès il n'existait en effet rien selon la vie. Tout selon la mort. Depuis les rivages jusqu'au sommet des montagnes. Elle ne pouvait donc abriter une base secrète destinée, par essence, à maintenir vivant ce que le monde entier croyait mort !

Je venais de développer ces sophismes sur le mode

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

ironique peut-être pour endormir mes craintes. J'avais en effet l'impression que Sainte-Agnès ne nous laisserait pas aussi facilement repartir qu'elle nous avait accueillis. Nous avons décidé de rallier *Catalina* en une seule étape car nos provisions touchaient à leur fin. Nos ambitions ne tenaient pas compte du mauvais temps dont nous venions seulement de goûter les prémices. Nos traces étaient effacées. Nos progressions à la boussole, mais nous connaissons tous quel est l'ordre de grandeur dans la précision qu'on peut attendre, en montagne, de ce procédé. Bientôt, un grain de longue durée nous égara dans un réseau de méchantes crevasses. Il nous fallut un après-midi entier pour en sortir, la gorge sèche. Nous dûmes bivouaquer peu après le thalweg de glace. Le vent du Horn éclata dès la tombée de la nuit, et nous montra ce qu'il savait faire. Nous passâmes la nuit dans l'angoisse d'être balayés, accrochés de toutes nos forces au mât de la tente qui claquait et tentait de pousser au large mieux qu'un tourmentin pendant une tempête de force X. Il nous fallut endosser tout ce dont nous disposions comme vêtements, y compris les anoraks, car vaporisée par la pression du vent, la neige pénétrait les toiles et traversait l'abri de part en part.

Au matin, nous étions épuisés par l'effort, dévitalisés par l'action du vent, S. M. pratiquement cloué sur place par une bonne sciatique. Quelques ramasses nous ramenèrent sur le front du glacier d'où nous apercevions *Catalina* sous nos pieds. Il me fallut descendre S. M. sur mon dos jusqu'au rivage. Le voilier fantôme, lui, n'avait pas souffert, protégé du vent par les hautes parois de bronze. Le seigneur Horn ne se complaisait qu'en altitude ou en mer ouverte, toute anfractuosité de la côte constituant une bonne protection contre lui.

Nous relevions les ancres deux jours plus tard, sachant expérimentalement que von Allenburg ne pouvait se trouver dans la Sainte-Agnès. Dix jours de grande fatigue ne nous avaient rien révélé, mais beaucoup appris. Nous emportions triomphalement... une collection de mousses ! L'institut finlandais auquel nous la ferons parvenir y découvrira 140 espèces différentes. J'étais tenté de commettre un affreux calembour : pour de la mousse, nous

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

nous en étions fait ! S. M. soignait sa sciatique sur l'une de ces couchettes plus dures que du bois et pestait contre le mauvais temps perpétuel qui lui avait interdit d'achever sa carte des atterrages orientaux. Mais, l'alidade de relèvement qu'en ancien directeur du service topographique de la Tunisie, toujours consciencieux, il avait emportée dans l'expédition, nous valut la considération de l'équipage chilien. Le onzième jour, alors qu'il venait de hisser la grand-voile pour recueillir un peu de vent qui ne venait pas du Horn, Don Antonio demanda à l'aîné des fils Pagel :

— Qu'est-ce qu'ils espèrent trouver, ces « gringos » ?
Du pétrole ?

Nous n'étions cependant pas des précurseurs de la société de consommation, mais d'humbles chercheurs d'étoiles !

*
**

Chercheur d'étoiles, si j'avais dirigé la navigation, j'aurais à coup sûr perdu *Catalina* ! Nous venions de relever les côtes de l'île Clarence, inexplorée elle aussi dans sa partie occidentale, car j'avais décidé de négliger désormais l'intérieur, partout et toujours couvert de glaciers. Il m'apparaissait évident que des sous-marins pouvaient sans difficulté décharger un matériel important, au fond d'un fjord, mais que le transporter en altitude, sur des glaciers balayés par des vents de 180 km/h et plus, représentait une impossibilité technique et un non-sens du point de vue humain. Si une base existait, elle ne pouvait être que maritime.

Nous venions de border les côtes occidentales de l'île Clarence et tirions au large en direction du canal Barbara, sous grand-voile et foc, lorsque Don Antonio se jeta sur la barre et fit remettre en route le moteur. Les fonds restaient cependant sains, les côtes rocheuses tombant à pic partout ; aucun récif, aucune épave ne s'embusquait sous le clapotis ; qu'est-ce donc qui nous menaçait ?... Le vieux marin avait dû lire quelque chose dans le ciel qui nous échappait. Il poussa le moteur à toute puissance, essayant de cueillir encore le plus de brise possible dans la grand-voile, cap sur le fjord que nous venions de quitter, distant d'un mille

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

environ et ne donnait aucune explication. On pouvait penser qu'il n'avait pas le temps de parler. Sur un signe de lui, Don Lorenzo abandonna la surveillance du moteur qui commençait à chauffer et prêta main-forte à Don Marco pour amener les voiles. Je me demandai pourquoi, recherchant la pleine vitesse du bâtiment, il se priva spontanément d'une bonne brise de force II à III Beaufort. Une minute plus tard, je recevais la réponse et ce n'était pas lui qui me la donnait.

Le vent du Horn tomba sur le voilier dans le même style, avec la même puissance que sur notre tente quelques jours plus tôt. D'abord écrasée, la mer apparut brillante comme une plaque d'acier chromé puis se creusa. Le vent cogna par le travers de *Catalina* et le franc-bord reçut une pesée telle qu'il se coucha sur tribord et embarqua une bonne ration d'eau que Don Antonio nous fit signe d'épuiser sans perdre de temps. Bob et Ernst à la pompe, l'Indien au seuil... et S. M. toujours sur sa couchette ! Le patron barrait maintenant en finesse, cherchant le compromis entre la fuite et ce qui aurait pu être la cape, ne pouvant adopter franchement l'une ou l'autre. Je n'avais jamais encore vu une mer comparable à celle-ci, bien qu'ayant observé des lames plus impressionnantes. Toute l'étendue ouverte entre les montagnes s'était peuplée de minuscules typhons qui tourbillonnaient sur eux-mêmes, se heurtaient, s'éloignaient les uns des autres pour, de nouveau, se confronter, de sorte que le bateau se trouvait attaqué de tous les bords, et aussi bien en poupe qu'en proue. Le mât chantait comme là-haut les montagnes sur la glace intérieure de Sainte-Agnès. Impossible de respirer si peu que ce fût contre le vent. Le bateau ne fuyait pas, ne capeyait pas, mais procédait d'étrange façon, par bonds successifs, entrecoupés de refus sur l'obstacle, suivis d'accélération foudroyantes tout en s'ébrouant de tribord à bâbord comme un cheval tracassé par les taons. Jamais je n'avais subi ce genre d'assaut, jamais non plus je n'en avais trouvé la description dans les récits des marins anglais qui, les premiers je crois, rencontrèrent ce temps particulier, essayèrent ces vents qu'ils baptisèrent « williwaws ». C'est la transposition d'une tempête de haute montagne en

PATAGONIE AUSTRALE



CATALINA

----- 1949

————— 1950

..... Exploration glace
intérieure 1950



LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

mer ! Responsable, j'aurais perdu le bateau, incapable d'assurer une prévision que le vieux routier des canaux fuégiens venait de déchiffrer dans le ciel. Avec un peu de retard toutefois si j'en jugeais d'après la distance qui nous restait à surmonter avant de retrouver l'abri du fjord, un quart de mille environ.

Dire que nous n'eûmes pas la frousse, la sainte frousse, serait mentir. La pompe et le seau n'étaient pas l'eau embarquée. Tout était trempé à bord. Chacun savait que passer par-dessus bord, pour une raison ou une autre, la plus sérieuse tenant à l'absence de toute filière sur ce bateau, c'était la mort par congestion dans ces eaux dont la température ne dépasse jamais 7°.

Brusquement, tout se figea autour de nous. Le fjord nous escamotait. Incroyable ! La tempête régnant « mar afuera » ne soulevait même pas un clapotis à quelques encablures dans l'intérieur. Nous restions stupéfaits, abrutis par la soudaineté de l'attaque, la non moins grande soudaineté de la retraite du Horn. On l'entendait hurler à la mort dans les sommets de l'île Clarence, mais ici on aurait pu allumer un briquet sur le pont et en observer la flamme immobile. J'en conclus que, pour naviguer en toute sécurité dans l'archipel, deux pilotes valaient mieux qu'un, l'un surveillant la mer, l'autre le ciel.

Nous poussâmes jusqu'au fond du fjord, encore plus calme que son embouchure si faire se pouvait, et mouillâmes une ancre en prévision d'une courte escale, juste le temps qu'il faudrait pour que le Horn disparût comme il était venu, selon son habitude. Une découverte que fit Mélivilû nous retint en ces lieux grandioses et sinistres jusqu'au lendemain. Depuis plusieurs minutes je l'observais qui, la main en auvent sur les yeux, considérait attentivement un point du rivage. ■ me toucha le bras.

— Là !...

Il désignait quelque chose à ma curiosité. Je tressaillis. Enfin la base secrète ? Les restes d'un feu allumé par von Allenburg ? J'oubliai qu'il est presque impossible d'allumer un feu avec le bois pourri qu'on trouve sur ces rivages... Non ? Mais quoi ? Quelque chose qui justifierait tant d'efforts, de dépense, de risques courus ? Je réglai mes

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

jumelles et découvris un faisceau de perches blanchies, appuyé sur un cercle.

— Toldo ! précisa l'Indien araucan.

Nous armâmes le canot. C'était en effet les restes d'un campement de yaghans, variété de Fuégiens qui ne faisaient pas de feu dans les embarcations, mais campaient à terre parce que plus évolués, plus fragiles aussi, puisque ce rameau avait depuis longtemps disparu, comme les Onas, coureurs et chasseurs de l'île Grande.

Nous essayâmes de désarticuler ce toldo pour le ramener à Punta Arenas, le remettre au musée des Salésiens, mais il s'effondra et le bois tomba presque entièrement en poussière. C'était navrant. Le monde fuégien ne connaissait donc que la mort ? C'était vraiment le monde de la fin et la fin du monde. Je comprenais maintenant pourquoi les anciens navigateurs situaient ici ce gouffre, ce grand passage entre le visible et l'invisible qui les effrayait tant. Mais ces pensées renforçaient mes hypothèses sur le retour de l'âge hitlérien dans cette ambiance diluvienne, ces catacombes. Si des initiés s'étaient dispersés à bord de voiliers et d'avions fantômes, après la chute du Temple, ils ne pouvaient que se trouver ici !

Nous ne naviguions pas la nuit, à cause de nos recherches et du danger. Il était trop tard pour appareiller utilement. Après le repas du soir nous nous réunîmes sur le pont pour écouter Mélivilû chanter. Presque chaque jour, nous notions les paroles de ces plaintes qu'il traduisait après coup en espagnol. Nous avions peur de perdre l'écho de ces traditions de la cordillère des Andes. Nous savions que les paroles disparaissent encore plus vite que le bois des toldos anciens. Nous reprîmes pour la troisième fois une complainte difficile à transposer et aussi triste que la quena d'Atahualpa Yupanki. Elle portait témoignage sur les anciens déluges, réalités historiques qu'on retrouve dans toutes les traditions religieuses de toutes les races, qu'on retrouvera peut-être dans une tradition hitlérienne et diluvienne à partir de laquelle tout s'était éteint dans la confusion raciale, l'hypermatérialisme et la mort de la culture pour mille ans.

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

*Et il y avait beaucoup de flammes dans le ciel
Et il y avait beaucoup d'eau sur la terre.
Et il y avait de grands bruits dans les montagnes.
Et la mer couvrait toute la terre.
Et il y eut beaucoup de guerriers mapuches noyés par les
eaux.
Et il y eut beaucoup de femmes noyées par les eaux.
Tous ceux qui périrent furent transformés en poissons et
en rochers huitralcun.
Très peu furent sauvés de ceux qui ne suivaient pas Trentreng,
la couleuvre amie des hommes.
Elle les conduisit vers les plus hautes montagnes
Et chaque fois que montait la mer, Trentreng faisait plus
hautes les montagnes.
La couleuvre Kaicaivilu ennemie des hommes conduisait la
mer à l'assaut des montagnes pendant deux générations
Pendant deux générations elle noya les hommes
Kaicaivilu, la couleuvre,
Tout en épargnant les animaux.
Kamulkura fut sauvé,
Mélillan Painemal fut sauvé,
Kayukeo fut sauvé,
Allipen Kolulaf fut sauvé,
Lonko Pitrusquen fut sauvé.
Beaucoup furent transformés en rochers de ceux qui ne
suivaient pas Trentreng, la couleuvre amie des hommes.
Tous les rochers huitralcun sont les corps des grands guerriers
noyés par la mer.
Quand il n'y eut plus que les familles survivantes choisies
par Trentreng, l'amie des hommes, elle disparut.
Et puis l'eau cessa de tomber du ciel.
Et puis il y eut de grandes flammes dans le ciel.
Et puis il y eut un vent d'est qui repoussa la mer.
Et puis l'eau cessa de couvrir la terre.
Et puis Kaicaivilu, la couleuvre ennemie des hommes, rentra
dans la mer.
Et puis, c'est tout.
Haie arahou hooooooooooooooooo !!!*

Le cri se répercuta longuement entre les murailles du

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

fjord. C'était fort impressionnant car, autour de nous, les solitudes portaient des noms diluviens... Les îles perdues au sud de Sainte-Agnès s'appelaient les Furies Occidentales. Celle qui bordait l'extrémité ouest du détroit de Magellan, la Désolation et la baie ouverte à l'ouest du faux cap Horn s'appelaient aussi Désolation. Quelques jours plus tôt, nous avions relâché à Port-Famine, sur les côtes de la province d'Ultime Espérance. Un an plus tôt, j'avais reconnu la baie Inutile...

*
**

Cette géographie du renoncement nous accablait. Elle témoignait sur l'impuissance de l'homme à dominer ce territoire. L'évidence semblait jeter bas mes hypothèses. Rien ne prouvait que von Allenburg fût descendu sur le 56° parallèle vers une base, secrète ou non. A partir du point de la côte où *Falken* s'était échoué, l'homme qui avait traversé la Baltique sur un dériveur pouvait aussi bien descendre les canaux vers le cap Tamar que les remonter vers le Nord jusqu'à Puerto Montt, du moment qu'il entrait en possession d'une barque alakaloufe abandonnée dans les parages de la mission. A partir de Puerto Montt, rien ne l'empêchait de se fondre dans la colonie allemande du Llanquihué, fondée par Bismarck au siècle dernier. Mais que pouvait-il attendre de ces ivrognes ? Que pouvait-il attendre aussi de la « terre des feux », de ces îles de la pluie et de la mort ?

Il pleuvait. Nous avions remis cap au Sud et descendions le canal Barbara qui n'était peut-être que le prolongement du San Michael Channel, à moins que le contraire ne fût vrai. Qui pouvait savoir ? Je voulais profiter de la présence à bord des fils du capitaine Pagel pour reconnaître, grâce à eux, Dresden Passage et Dresden Harbour. Ils ne se montraient pas sûrs de les retrouver. Toutes les formes floues des montagnes se ressemblaient, les vagues de pluie, chargées de grésil ou de neige fondue, laissaient rarement plus d'un mille de visibilité autour du bateau, et quand un « williwaw » balayait toute cette crasse, pour une heure ou deux, nous étions au mouillage, à l'abri dans un fjord. Ce

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

jeu de cache-cache avec le vent du Horn qui vous guette, embusqué derrière chaque glacier, est un jeu de... dupes ! Le baromètre ne prévient pas, car ses variations sont permanentes et de faible amplitude. Il est trop tard pour mettre en fuite quand le vent gronde, car il est déjà sur vous et la mer se forme pour ainsi dire instantanément. Il n'existe qu'une sauvegarde : border étroitement les côtes riches en refuges, et se méfier.

Don Antonio devançait les coups de « williwaw », mais ne réussissait cependant pas toujours à éviter la première gifle. Le lendemain de notre appareillage de l'île Clarence, nous en essayons une, sérieuse, justement dans le canal qu'Ernst Pagel croit reconnaître comme étant le « Dresden Passage ». La cachette du croiseur allemand se trouverait donc derrière l'île qui borde le canal Cockburn, au Nord. Le vent tombe très vite, et aussitôt, la pluie opaque referme toutes les perspectives ouvertes par lui. Nous mouillons pour la nuit. La chance nous aide le lendemain. Pas de pluie. Pas de brume. Pas de vent. Pas de soleil non plus, bien entendu ! Jamais nous ne l'avons aperçu depuis le début de l'expédition ! Mais aujourd'hui la mer nous livre un monde d'îles et d'ilots taillés dans le rocher noir, patinés de place en place par le bronze des forêts vierges. Nous appareillons à 7 heures du matin, et entreprenons de border l'île en examinant avec attention chaque falaise, et, autant que faire se peut, chaque anfractuosité. Mon absurde logique habituelle me dit que s'il nous reste une chance de découvrir la base secrète et, du même coup, le disparu de *Falken*, c'est ici. Les services secrets ne débordant pas d'imagination, pourquoi l'Abwehr se serait-il donné le mal de rechercher une autre cachette que celle de *Dresden* qui avait fait ses preuves ? Elle reste d'ailleurs parfaitement défendable aujourd'hui car la carte, pourtant complétée depuis 1915, la situe à plus de 15 milles au Nord des eaux que nous explorons et ce sont les fils Pagel qui ont raison contre la carte car, vers 16 heures, Ernst pousse un cri :

— Je reconnais ! Là !

Son bras tendu désigne une masse grise dressée sur une plage qu'une forêt vierge ferme en arrière-plan. Nous dé-

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

barquons fiévreusement. Christophe Colomb croyant découvrir l'Amérique ne devait pas être plus heureux que moi ! Enfin, je détenais un commencement de preuves ! Peut-être allais-je rencontrer Allenburg pour la troisième fois ! En fait, nous découvrons un grand tas de bois en voie de pourrissement. C'est ce qui reste des stocks constitués par les marins de *Dresden* en janvier 1915 ! Ils allaient couper du bois dans la forêt pour se chauffer et se distraire ! Bien émouvant, mais combien décevant dans la perspective de la mission que je me suis imposée et qui, de toute évidence, s'achève ici.

Un dernier effort pour vérifier si quelque construction ne se dresserait pas en arrière-plan, sous couvert de la forêt. L'Indien araucan nous adresse de grands gestes négatifs, comme s'il voulait nous prémunir contre quelque danger, mais je ne comprends pas et passe outre. Bruno G. aborde la lisière. Je le suis et le vois soudain disparaître sous mes yeux, et jusqu'au col, comme englouti par des sables mouvants. Je lui tends une perche de fayard antarctique. Il réussit à extraire un bras de cette fange qui l'aspire et je l'en retire. Les forêts antarctiques sont infranchissables car, inexploitées depuis les origines, les arbres mourant et pourrissant sur place depuis des dizaines de millénaires ont accumulé un humus visqueux sur plusieurs mètres d'épaisseur. On ne pourrait circuler en surface qu'à l'aide d'un traîneau, de raquettes ou de skis, tous moyens de transport non prévus dans le cadre de l'expédition... Franchir quoi ? A la recherche de qui ? Il est bien évident que seuls les marins de *Dresden*, les Indiens à canots, passèrent par là presque un demi-siècle plus tôt et n'y restèrent que quelques heures ou quelques jours. Le III^e Reich n'a pas pris la relève de l'Allemagne impériale à Dresden Harbour.

*
**

Brusquement, l'aventure de *Catalina* change de visage. Il disparaît comme voilier fantôme, émerge des brumes de l'histoire dans lesquelles je l'avais plongé, redevient disponible pour n'importe quoi, pêche ou tourisme par exemple. Je dis à S. M. :

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

— Et si on allait faire un petit tour vers le cap Horn ?

— Pourquoi pas ?

L'aimable Juif autrichien semble plus déçu que moi.

— Tout de même, dit-il lentement, ce von Allenburg, quel homme intéressant ce devait être !

Je sentais que jamais il ne se consolait de ne pas avoir porté les sigles SS et ne pouvais que l'encourager dans cette nostalgie qui n'était pas mienne. Mais résigné, il opta aussi pour un petit tour au cap Horn. Don Antonio n'était pas d'accord. J'avais affrété *Catalina* pour naviguer sur les canaux fuégiens, non pour mettre le nez « mar afuera ». Risquer un aussi petit bâtiment en mer ouverte ne le tentait pas. Il invoquait la pénurie d'essence probable après un parcours supplémentaire de 300 milles, car il ne suffisait pas de reconnaître le Horn, encore fallait-il rentrer à Punta Arenas. Il parlait essence et je répondais voile. Il objectait vent. Trop de vent. J'évoquais le courage de *Catalina*, lui décrivait des vagues de 18 mètres de creux ! Nous nous cotisâmes, avec S. M. et Bruno G. pour doubler le prix de l'affrètement, mais je crois que c'est la perspective de toucher six dames-jeannes de vin, comme pourboire, au débarquement, qui le décida. Il fut convenu qu'on n'engagerait pas le bâtiment « mar afuera » si le vent soufflait à plus de VII Beaufort.

Le lendemain, nous fîmes en conséquence du Sud-Ouest jusqu'à l'embouchure du canal Cockburn puis, nous dissimulant derrière un chapelet d'îles, entrâmes dans « Bahia Desolada » que nous traversâmes d'Ouest en Est pour nous dissimuler de nouveau derrière l'île Stewart. Nous allions d'îles noires en îles de bronze, bordant leurs rochers noirs ou leurs forêts vierges, forêts de plus en plus rares au fur et à mesure que nous approchions du Horn. J'étais maintenant arrivé à une conclusion mais qui débouchait sur de nouvelles hypothèses, tellement l'espérance du surhumain me tenait lieu de foi. Mais comment penser petit quand on navigue vers le cap Dur sur un cutter de 12 tonnes ?

Je n'avais pas découvert l'hypothétique base recherchée, mais cela ne voulait pas dire qu'elle n'existait point. J'avais reconnu des douzaines d'îles désertes, la plupart inexploitées, et sans doute passé au large de douzaines d'autres

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

sans même les deviner, par manque de visibilité. Le camouflage est ici assuré par des conditions météorologiques uniques au monde réservant plus de trois cents jours de temps bouché par an. Même une grande puissance, disposant de tous les moyens techniques, ne serait pas certaine de mieux réussir que l'Anglais recherchant pendant plus de deux mois, avec l'aide de toute une flotte, un croiseur de 3 500 tonnes sans le découvrir.

La base peut donc exister mais non subsister à partir de son territoire. L'homme ne saurait tirer de l'archipel fuégien les éléments de sa propre vie, soit à partir de la mer, soit à partir du sol. Il faut donc obligatoirement ravitailler la base à partir du continent. Du moment qu'existe une liaison régulière entre elle et les territoires colonisés, la base n'est plus secrète. Les marins, comme les montagnards, savent au jour le jour qui s'aventure en mer ou en montagne, et pourquoi. Une base construite pendant la guerre dans l'archipel fuégien peut donc exister, mais le monde extérieur ne saurait l'ignorer.

A partir de la conclusion raisonnablement tirée sur ce point, je me lançai dans une autre hypothèse. Je savais à quel point l'Ordre noir travaillait à une révision scientifique de la conception de l'homme. Combien il rejetait les rêves enfantins des religions de salut, au même titre que le bric-à-brac ésotérique de « Thulé », « Vieux Germaines » et autres fabricants d'un petit Graal portatif et wagnérien. Les chercheurs de l'Ordre noir, très en avance sur la science de leur époque, savaient que l'évolutionnisme procède par mutations brusques, modifiant la chaîne des générations, chacune d'entre elles représentant un bond en avant dans l'évolution vers le surhomme ou, si l'on veut, l'homme parachevé. Pourquoi, avec la cruauté désintéressée et sereine qu'on lui connaît, l'Ordre noir n'aurait-il pas convaincu un certain nombre de ses membres, spécialement doués, de vivre sans aide extérieure sur ces terres les plus désolées du monde, afin soit d'y mourir, soit de provoquer en eux une mutation brusque anticipée leur permettant de passer d'un milieu dominant dans un milieu dominé ? Oui, pourquoi pas ?

Dans ce cas, la base des hommes mutants pouvait

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

exister en vivant sur elle-même, donc en restant secrète ! Mon hypothèse pêchait cependant par un point, car elle n'indiquait pas comment les hommes mutants se reproduisaient. A moins que... Pendant la guerre, j'avais connu des femmes à volonté sacrificielle, et qui n'étaient pas uniquement des Allemandes. Pendant l'escale de Buenos Aires, à bord de *Falken*, ce von Allenburg, peut-être candidat mutant, ne m'avait-il pas aussi parlé de filles plus belles que Vénus, et qu'il comptait retrouver au Chili ? Qu'allait-il devenir, s'il n'était déjà mort ? Les Alakaloufes, race d'Untermenschen disparaissant en « terre des feux » une race d' « Übermenschen » nordiques y naissait peut-être ?

J'arrêtai là ces spéculations qu'on ne pouvait développer qu'à bord d'un voilier fantôme ; or, *Catalina* ne l'était plus. Je devais me montrer plus raisonnable en me prenant seulement pour le capitaine Slocum. Le cap Horn ? Nous n'avions pas l'intention de le doubler, mais seulement de le reconnaître. Nous naviguâmes plein Est, pour ainsi dire en rampant d'îles en îles, en nous cachant derrière elles. Il nous fallait tout de même sortir tôt ou tard « mar afuera » malgré la répugnance de Don Antonio. Il tint son contrat car le vent n'atteignait pas la force V et la voilure pouvait supporter plus, la bâche de camion dans laquelle on l'avait taillée en ayant vu d'autres ! Les creux, bien formés et de belle taille, ne brisaient cependant pas à la crête, se contentant d'offrir à *Catalina* une aimable partie de montagnes russes. Nous n'avions plus à craindre l'attaque désordonnée et soudaine des « williwaws » et pouvions toujours nous éclipser après avoir reconnu le faux cap Horn.

Nous mouillâmes donc sur la côte Nord de l'île l'Hermitte pour passer la nuit dans un petit creux confortable et sûr. Le lendemain le soleil apparut pour la première fois depuis l'appareillage et pour quelques heures, afin de nous rappeler que ce « grand beau » témoignait sur une belle journée de l'été austral. Que devait-il donc se passer là autour du 15 août !

La brise est tombée à force III mais Don Antonio pense qu'il ne faudrait pas trop s'y fier. Pour gagner du temps il demande un petit effort supplémentaire au moteur, et, au

LES VOILIERS FANTOMES D'HITLER

cours de la journée, si nous ne doublons pas le cap Horn au sens exact du terme, nous faisons le tour de l'île qui porte ce nom. Puis nous regagnons l'abri de l'archipel aussi vite qu'un rat son trou. C'est fini. Du cap Nord au cap Horn, j'ai pris la mesure du monde en latitude et n'en suis pas plus fier pour ça. Ces deux balises de la boule ronde me furent révélées sous l'angle de la banalité la plus affligeante. J'aurais préféré rencontrer les hommes mutants sur la glace intérieure de la Sainte-Agnès ou, naviguant sur leurs voiliers fantômes, au centre d'un cercle de brume se déplaçant avec eux pour mille ans, vers la rédemption biologique.

Mais il n'en fut pas ainsi...

1945-1973

TABLE

I. SOIZIC 1940	13
II. ANNI BRAZ BIHEM 1940	37
III. KYLOE 1941	57
IV. PASSIM 1942-1944	123
V. FALKEN 1948-1949	183
VI. CATALINA 1950	253

ACHEVÉ D'IMPRIMER LE
31 AOUT 1973 SUR LES
PRESSES DE L'IMPRIMERIE
BUSSIÈRE, SAINT-AMAND (CHER)

— N° d'édit. 3356. — N° d'imp. 1361. —
Dépôt légal : 3^e trimestre 1973.

Imprimé en France

