

John Claus Voss

7 000 000 £

Sept millions de livres sterling !

Traduction et notes d'Olivier Merbau

Pour faciliter la compréhension pour les lecteurs francophones, toutes les unités et mesures anglo-saxonnes ont été transformées en système métrique. Les unités maritimes sont restées telles, notamment le mille nautique qui mesure 1 minute du méridien terrestre à l'équateur, soit 1852 mètres.

ISBN : 978-2-9545708-8-4

© Olivier Merbau 2018 pour la présente édition

© Olivier Merbau 2018 pour la couverture

© carte du voyage en fin de volume, droits réservés

Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction, intégrale ou partielle, réservés pour tous pays.

Chapitre 1

La chance d'une vie

Ma carrière de marin a commencé en 1877, quand j'étais encore jeune homme, et jusqu'à ce que je navigue à bord du *Xora*, elle se déroula sur de grands voiliers*, où j'occupais toutes les fonctions, de garçon de pont à commandant.

* Par *grand voilier* s'entend un navire de gros tonnage d'avant la vapeur – avant la première guerre mondiale pour donner un repère facile. Ces navires avaient le plus souvent deux, trois ou quatre mats. Ces mats étaient dits à *phares carrés* quand les voiles étaient lacées sur des *vergues* articulées sur le mat par leur milieu et établies les unes au-dessus des autres ; on parlait de *brick*, de *trois* ou *quatre mâts-carré*. Le gréement le plus répandu était le trois-mâts *barque*, les deux mats avants étant gréés *carré*, le mat arrière (*l'artimon*) étant gréé *aurique*, c'est-à-dire avec une voile trapézoïdale lacée sur une *corne* articulée sur le mat à une extrémité. Au-dessus de cette voile (*la brigantine*) est envoyée une deuxième voile triangulaire, le *flèche*. L'avantage du gréement aurique est la simplicité, l'économie de main d'œuvre, la sécurité des marins qui restent sur le pont pour établir ou ferler les voiles, et une meilleure capacité à remonter au vent et à virer de bord. Après la guerre 1914-1918, les derniers voiliers de commerce furent entièrement gréés *aurique* sous l'appellation de trois ou quatre mats *goélettes*. Il y en eut jusqu'à sept mats, mais la vapeur permettait d'aller en ligne droite et à vitesse constante...

Pendant toutes ces années, je n'aurais certainement jamais cru qu'un aussi petit bateau que le *Xora* put survivre à travers une grosse tempête en mer, et assez naturellement je n'aurais pas envisagé d'entreprendre un long voyage dans une aussi petite embarcation. Je ne l'aurais pas fait sans un citoyen américain du nom de Georges Haffner.

Durant l'été 1897, alors que j'étais confortablement assis dans un fauteuil du *Queen's-Hotel** de Victoria, en Colombie Britannique, un homme grimpa jusqu'à moi et me demanda :

– Etes-vous le Capitaine Voss ?

Sur ma réponse affirmative, il se présenta comme étant M. Haffner**, et me tendit une lettre qu'il me dit être d'un vieil ami à moi dont la mort avait eu lieu en mer quatorze jours auparavant, et dont il avait partagé les derniers moments.

La lettre était rédigée comme suit :

* qui était vraisemblablement celui dont il était copropriétaire, reconversion professionnelle oblige.

** Personnage sans aucune relation connue avec le fameux peintre de marine homonyme français.

« Mon vieux John,

« Tu seras surpris d'apprendre que je gis à l'heure qu'il est sur mon lit de mort. Hé oui mon vieux, nous sommes à présent loin au large dans le Pacifique et je ne verrai plus jamais la terre, mais je serai jeté à la mer comme un chien, et l'océan Pacifique sera mon tombeau.

« Le porteur de la présente est George Haffner, qui connaît la position où se trouve le grand trésor de l'île Coco*. Aies confiance en lui et il fera de toi un homme riche. Excuse-moi d'être bref, je me sens très faible. Transmets mon souvenir à tous mes vieux amis et crois en ce que je te dis.

« Ton vieil ami mourant,

« Jim Dempster »

* Il y a plusieurs îles Coco dans le monde, ce qui prête à confusion. Celle-ci est située dans le Pacifique à environ 530 kilomètres au large des côtes du Costa Rica dont elle fait partie, par 5°31' Nord et 87°04'Ouest. C'est une montagne de 23 kilomètres carrés environ, inhabitée et entièrement classée parc naturel. L'Unesco l'a également classée au patrimoine mondial de l'humanité ainsi que sa zone maritime. C'est un spot extrêmement célèbre chez les plongeurs sous-marins pour son grand nombre de requins marteaux. De climat humide à la différence des Galapagos ou des autres îles sud-américaines du Pacifique, sa réputation

Environ cinq mois avant cette rencontre avec Haffner, une goélette de chasse aux phoques de Victoria d'environ soixante-quinze tonnes avait été affrétée par plusieurs hommes entreprenants de la ville, dont Dempster, dans le but d'aller à l'île Coco pour rechercher le trésor considérable supposé y être enterré. Haffner était détenteur d'un permis du gouvernement costaricain pour mettre en sureté le trésor s'il le découvrait, et il était sur l'île depuis environ neuf mois, période pendant laquelle il aurait cherché et trouvé le trésor, quand la goélette nommée *Aurora*, était arrivée. Surpris et sceptique, je lui demandai pourquoi il n'avait pas ramené le trésor à Victoria à bord de l'*Aurora*. Il m'expliqua qu'il était arrivé sur l'île avec le bateau qui ravitaille la garnison tous les six mois. Il avait rencontré l'équipage de l'*Aurora* sans rien connaître de leurs intentions, et vu

d' « île au trésor » vient du fait qu'elle fut, entre le XVII^{ème} et le XIX^{ème} siècles, une de ces escales écartées, loin des yeux des autorités, où un navire soucieux de discrétion pouvait trouver de l'eau douce et se ravitailler. Plusieurs pirates opérant dans le Pacifique contre les colonies espagnoles s'en servirent de base arrière et le bruit court que plusieurs trésors y sont enfouis. Aucun n'a jamais été découvert, malgré les centaines d'expéditions qui s'y sont déroulées ! Elle aurait même inspiré Robert Louis Stevenson pour son *Ile au trésor*, bien qu'il n'y ait jamais abordé.