

maître d'hôtel, poète bucolique qui rebat les oreilles de tous avec ses souvenirs d'une ferme dans l'Oregon, son amour des fleurs, des prés et des bois. Ce qui ne l'empêche pas, d'ailleurs, de s'en prendre à Dieu du matin au soir et de se mêler de tout. Un mouton bolchevik.

A bord du *Dumaru* le personnage du «méchant homme» des vieilles histoires maritimes est joué, à merveille, par George le Grec. De petits yeux braqués sous une broussaille de sourcils noirs, un nez crochu, des lèvres minces, de ces lèvres comme rentrées qui ne trompent pas sur la cruauté de leur homme, une joue zébrée par le zigzag d'une cicatrice, un paquet de muscles que la dure existence de la chaufferie n'a pas encore anémiés, cherchant querelle à tout le monde et traitant tout le monde de tricheur, détestant à la fois matelots et officiers, une belle brute. Son rival, le chauffeur Heavy, Américain de l'Ouest, rouquin et pur bolchevik qui endoctrine le jeune Allemand Wigant, doux garçon aux cheveux bouclés, et qui mène à la baquette tous les hommes de l'équipage noire. Sur le pont, l'agitateur communiste, c'est un gigantesque Russe de six pieds trois pouces, des épaules de gorille, une tête sans cou ni cervelle, d'une force herculéenne et à peu près aussi intelligent qu'un enfant arriéré, Karl Linns. Il exècre Shaw qui le lui rend bien; mais il a donné une fois pour toutes une des ces amitiés qu'on ne rencontre guère qu'à la mer, au Norvégien Ole Heikland, sa parfaite antithèse, l'incarnation même de l'ordre et de la hiérarchie. Toujours la loi des contrastes! Viennent enfin compléter le groupe des partenaires importants, avec leur note personnelle, le garçon de carré Metcalf, qui ne tarit pas de confidences avantageuses sur ses succès auprès des stars de l'écran, pas moins, et le maître de l'équipage, le Russe Mike Sutse, qui n'a pas son pareil pour attraper les poissons volants.

Une belle équipage, n'est-ce pas, et comme on s'étonne peu que, dès la première heure en mer, la bataille commence parmi ces hommes qui vont pourtant bientôt avoir à faire face en commun à d'effroyables malheurs. Au départ de San Francisco, le tableau de la machine porte il est vrai l'ordre: «Forcez l'allure; cargaison attendue.» La vitesse de la machine étant commandée par le rendement des chaudières, la chaufferie devient aussitôt un enfer retentissant des menaces sauvages de Mackey et d'Olson, qui ne parlent que

de mettre tout le monde knock-out, et des cris de révolte des hommes de chauffe. Dans cet antre de diables noirs, on ne s'arrête de travailler que pour se battre. Au huitième jour, l'état de la mer ajoute encore à cette pargaïe. Le *Dumaru* ne tarde pas à donner une bande de 300, et dans la chambre des machines l'eau monte jusqu'aux manivelles. La provision de charbon du pont ayant glissé à droite, les paquets de mer déferlent maintenant par-dessus la lisse de tribord qui affleure l'eau. Le voyage s'annonce bien tel qu'on pouvait le redouter d'un pareil sabotage!

Devant le péril immédiat, les haines font trêve. Tant bien que mal le *Dumaru* se redresse. Le 22 septembre, au matin, il vient enfin s'amarrer au quai d'Honolulu, se débarrasser d'une partie de sa damnée cargaison et d'un quateron de mutins, remplacé par des Philippins et des Hawaïens. Mais la fantaisie du représentant de la Justice maritime lui laisse ses plus fortes têtes, Shaw, George le Grec, le gros Linns et le bolchevik Heavy, dont il se passerait si bien.

Pendant les dix-sept jours de la traversée d'Honolulu à Guam, le moral de l'équipage ne fait qu'empirer; on se trouve maintenant en pleins tropiques, et dans la chambre des machines la température dépasse 43°. Les Philippins embarqués à Honolulu sont déjà sur le flanc, pliés en deux par les litres d'eau froide qu'ils s'administrent comme des imbéciles.

Le *Dumaru* porte le courrier et Guam lui offre le souriant accueil réservé, sur mer plus encore que sur terre, aux distributeurs de nouvelles. Heures de détente. Heures si brèves! Car, lorsque dans l'après-midi du 16 octobre, ayant fait son plein d'eau douce, le bateau lève l'ancre, le drame est là qui le guette.

Le brasier flottant

A cinq heures de l'après-midi éclate l'un de ces brusques orages tropicaux qui brassent vents et pluies sous la canonnade du tonnerre. Un ciel de sépia. Un coup et deux coups, les lumières du navire oscillent; un troisième, si proche qu'éclair et bruit se produisent de pair. Une explosion assourdissante, qui fait vibrer le plancher du carré. La fondre est tombée sur la partie avant, là où la cale est bondée de bidons d'essence. Sparks qui, le premier, a vu l'éclair, est déjà sur le pont. L'avant du navire brûle. «S. O. S.!» hurle Howell. Sparks bondit vers le poste, les flammes ont gagné la passerelle et

menacent la T. S. T.; il met en marche le groupe, accorde l'émetteur, abaisse l'interrupteur, saisit le commutateur d'antenne. Un arc blanc parcourt le parafoudre. Rien au récepteur, pas même les parasites. La foudre a emporté l'antenne. Mais Sparks peut émettre. Les flammes grondent autour de lui. Il reste, le brave garçon... S. O. S... S. O. S... S. O. S...

«Lâchez tout, Sparks, venez. La dernière barque est à l'arrière.»

C'est Howell qui vient d'ouvrir la porte par laquelle s'engouffre une chaleur d'enfer.

Les hommes sont tous là, sur le pont des embarcations. L'une d'elles déjà s'éloigne, aux trois quarts vide. Pourquoi? C'est Nolan, l'élégant Nolan, le troisième lieutenant, qui a pensé, ma foi, que «dans la vie, chacun pour soi!» et qui file avec neuf hommes dans une barque qui peut en recevoir vingt. Waywood, que rien n'émeut, trouve cela jovial. Le vent souffle dans les visages les flammes de l'avant; les lames déferlent du côté où il faut mettre le canot à l'eau; Les garants mouillés et tordus ne veulent pas courir dans les poulies et le feu va gagner les soutes arrière, les soutes aux explosifs! Enfin, l'embarcation se pose sur les hautes vagues, sous la coque du *Dumaru* qu'éclairent seules, dans une obscurité d'encre, les flammes jaillies de la passerelle. A l'arrière, dans la nuit, de petites ombres qui grouillent autour du capitaine, du chef-mécanicien Howell et d'un homme en uniforme blanc, un officier de la marine de guerre américaine, Holmes, pris à bord, à Guam, trois heures auparavant.

Il reste là-haut deux embarcations. Une rafale de feu vient de les cerner. Un ordre de Borrensens, et des hommes passent le bord, qu'on repêche dans la vague. Cinq silhouettes se découpent encore sur l'arrière en feu, un calier, un matelot, un cuisinier malais, le second lieutenant Staats, le capitaine. Le *Dumaru* va sauter d'une seconde à l'autre.

«Jetez-vous à l'eau!» crie Holmes, qui en qualité d'officier de marine a pris le commandement de la barque.

De très haut, dans le vent et la plus, la voix de Borrensens ordonne:

«Déjà trop dans le canot! Filez! Nous mettons un radeau à la mer... Rejoignez Nolan. Il a de la place.»

Chevauchant les lames dans la tempête, la barque s'éloigne du navire en feu. Les hommes tirent désespérément sur les avirons. Mais prendra-t-on assez de champ avant l'explosion? La moitié du *Dumaru* n'est plus qu'un brasier grondant, une torche dans le brouillard. Que deviennent le Capitaine, le lieutenant et les trois pauvres bougres?

Jim Ferreter, le vieux marin à poitrine tatouée qui sur le bateau n'avait pas son pareil pour prévoir le temps et apprendre aux jeunes à faire les noeuds, n'accepte pas qu'on lâche ainsi les autres.

«Demi-tour, hurle-t-il, quand nous devrions tous sauter!

—Idiot!»

Et un poing l'envoi rouler au fond du canot. Mais Ferreter s'est relevé, avec rage, il arrache le mât, l'envoie par-dessus bord: «Comme ça, vous allez tous crever!»

Un éventail de flammes, surgi du *Dumaru*, se déploie, très haut. Le pont se morcelle en gerbes de feu, l'explosion soulève les lames, environnant le canot de débris qui brûlent encore entre l'eau du ciel et celle de la mer. Des vagues de pétrole flambant courent vers l'embarcation. Il faut souquer dur, retrouver Nolan et son canot vide. Impossible, ici, de rester trente-deux... La pluie éteint les feux de bengale, l'embrun ne laisse pas allumer la lanterne, et comment repérer dans la nuit la barque de Nolan sur cet océan où semblent flamber des centaines d'îlots?

Un seul parti: faire route arrière et regagner Guam. Ferdette, le charpentier du bord, improvise un nouveau mât, installe une voile en «jambe de mouton». Le vent, par chance, souffle de l'arrière; les hommes en mettent un coup aux avirons... Quatre heures de tra-

