

Les oreilles fatales

W. L. Alden



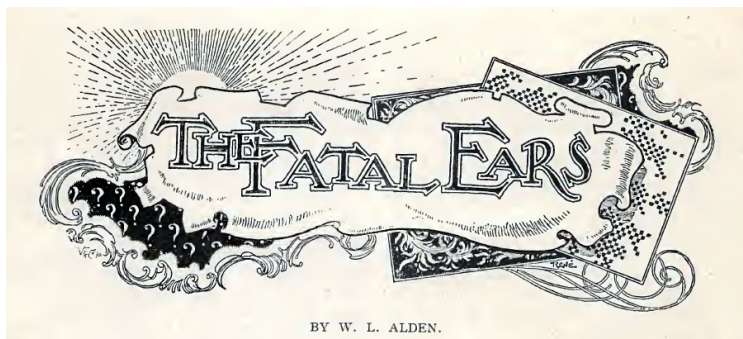
Gloubik Éditions

2021

Ce document est la première traduction en français de la nouvelle de W. L. Alden *The fatal ears* publiée en 1896 dans *The Cassell's Family Magazine*.

Distribué gratuitement, je ne demande aucune contrepartie, mais je vous remercie de me signaler les éventuelles (et probables) coquilles.

© Gloubik éditions pour l'illustration de page de titre et la traduction.



Cette histoire m'a été racontée par un compagnon de voyage à bord d'un paquebot de la *Royal Mail*. Je ne peux pas affirmer avec certitude qu'elle est vraie, mais l'homme était un Britannique du Nord sérieux, parlant lentement, qui semblait tout à fait incapable d'inventer le moindre mensonge. En effet, son apparente véracité, si elle était supposée, l'aurait marqué comme un acteur d'une merveilleuse habileté. Pour ma part, je n'ai pas le moindre doute qu'il ait dit la vérité.

« À l'époque où cela s'est produit, monsieur, » commença-t-il, « j'étais le second

d'un navire interlope qui transportait du coton de Charleston à Nassau, et ramenait toutes sortes de choses dont les Sudistes manquaient. Nous avions l'habitude de calculer qu'une course réussie rapportait aux propriétaires environ trois fois le coût du navire, et le *Clyde*, qui était un bateau très chanceux, a dû rapporter de l'argent, car il a fait neuf passages avant que les Fédéraux ne le coulent. C'était un petit vapeur en fer d'environ 600 tonnes qui avait été construit pour naviguer sur le *Clyde*. Naturellement, il n'était pas exactement équipé pour affronter un ouragan, mais nous n'avons jamais rencontré de gros temps pendant que j'étais à son bord.

Le capitaine s'appelait Johnston, et il disait être néo-écossais. Mais je ne l'ai jamais cru. C'était un Yankee, s'il y en a jamais eu un. La plupart du temps, il parlait aussi

bien anglais que vous ou moi, monsieur, mais de temps en temps, il s'oubliait et parlait yankee à vous faire dresser les oreilles. Bien sûr, il n'allait pas admettre qu'il aidait l'ennemi contre lequel son peuple était en guerre, et, de plus, il devait prétendre être un Anglais pour être capitaine d'un navire anglais ; mais pour autant, il n'était rien d'autre qu'un Yankee sans cœur qui voulait de l'argent et ne reculait devant rien pour l'obtenir. Je ne sais pas si j'avais quelque chose de particulier contre lui. Il me traitait toujours assez bien, et je dirai qu'il ne s'est jamais trouvé un meilleur marin et un homme plus courageux. Le forçage de blocus était une activité très délicate, et le capitaine d'un tel navire devait avoir du cran. Si vous deviez évaluer un homme en fonction de la quantité de nerf qu'il possède, tout ce que je peux dire, c'est que le capitaine Johnston en aurait remontré à beaucoup. Une chose

étrange à son sujet est qu'il aimait parler d'être humain, et de traiter tout le monde avec gentillesse. Mais je ne l'ai vu à aucun moment mettre en pratique ce qu'il prêchait. Je ne veux pas dire en ce qui concerne les hommes, car il avait l'habitude de dire que la seule vraie gentillesse que l'on pouvait montrer à un marin était de lui apprendre à connaître sa place, ce qu'il faisait le plus souvent avec un goujon d'assurance. Mais je n'ai jamais vu aucun signe de la gentillesse du capitaine envers qui que ce soit, et je crois qu'il aurait laissé son propre père se noyer – si le vieux et une balle de coton se soient retrouvés à la mer en même temps, et qu'un seul ait pu être récupéré.

Eh bien, une nuit, alors que nous étions tous prêts à quitter le quai de Charleston, le capitaine est monté à bord avec un passager. C'était la première fois que nous

transportions un passager, car le vieux avait calculé qu'un passager prenait autant de place qu'une balle de coton et valait beaucoup moins. Ce type a dû payer assez cher pour que Johnston consente à le prendre, mais il était là, et Johnston m'a dit qu'il devait dormir dans ma chambre, et qu'il était prêt à me payer cinquante dollars pour ce privilège. Je n'ai pas fait d'objection, et cela n'aurait servi à rien si je l'avais fait ; d'ailleurs, je voulais ces cinquante dollars, même si je n'en ai jamais vu un sou. Le passager était un petit gars à l'air cadavérique, qui aurait pu sortir d'un cimetière, et quand je l'ai regardé, il m'a semblé être remarquablement trop épargné au niveau de la tête. En le regardant à nouveau lorsqu'il a enlevé son chapeau, j'ai vu que sa tête était de taille normale, mais qu'il avait la plus énorme paire d'oreilles qu'un homme ait jamais portée, à moins que ce ne soit un géant chinois.

Je n'aimais pas particulièrement l'apparence de ce type et j'en ai conclu qu'il avait fait quelque chose qui lui donnait une envie incroyable de quitter Charleston, sinon il n'aurait pas été prêt à payer à Johnston l'argent que son passage avait dû coûter.

Nous sommes sortis de la baie cette nuit-là, en sondant avec le plomb, car la nuit était aussi noire que possible et, bien sûr, il n'y avait aucune lumière dans les phares. Nous avons traversé la barre en toute sécurité et nous avons longé la côte au quart de la vitesse, sans montrer le moindre feu et en prenant le risque de nous échouer sur un banc de sable. Nous pouvions voir les navires bloqueurs au large, et nous en avons compté le nombre habituel, ce qui était satisfaisant, car nous les connaissions tous, et il n'y en avait pas un seul qui pouvait faire plus de douze nœuds, alors que le *Clyde* était bonne

pour quinze. Tout ce que Johnston craignait, c'était que les Fédéraux se réveillent un jour et envoient à Charleston un bateau rapide qui aurait une chance de poursuivre un fuyard.

Aucun des bateaux fédéraux ne nous a aperçus, et lorsque nous nous sommes mis à une dizaine de milles du bateau le plus au sud de la flotte, nous avons mis la barre à droite, ouvert les gaz à fond et laissé partir le bateau. Nous avons soigneusement couvert tous nos feux, mais le bloqueur le plus proche a vu le reflet de notre cheminée, et nous n'avons pas tardé à nous apercevoir qu'il était à notre poursuite. Cependant, cela ne nous a pas dérangés. Il n'y avait pas de Lune, et nous étions certains que le Yankee ne pourrait pas nous attraper. La seule chose qui me rendait le moins anxieux était que le baromètre descendait depuis vingt-quatre

heures, et je voulais entrer dans le port de Nassau avant qu'il ne se mette à souffler, le *Clyde* n'étant, comme je l'ai dit, pas fait pour le gros temps.

- J'ai promis de prévenir le passager lorsque nous serions à l'abri du blocus, dit Johnston, et j'aimerais que vous alliez en bas, M. Ford, et que vous lui disiez qu'un des Yankees est à notre poursuite et qu'il va probablement nous doubler. L'homme a payé son argent, et il a droit à un bon traitement.

Je savais que si le passager était nerveux, il ne serait pas heureux d'apprendre que nous étions poursuivis. Cependant, ce n'était pas mon affaire.

- Très bien, monsieur, ai-je dit, je vais descendre et lui dire comment les choses se passent. Qui est-ce, selon vous ?

Voyez-vous, Johnston et moi avions

l'habitude de parler familièrement, vu qu'aucun de nous n'avait personne d'autre à qui parler.

- Je pense, dit Johnston, que c'est un sale espion fédéral de basse extraction qui vient de sauver sa peau en quittant Charleston.

- Alors ça ne le dérangerait pas d'être capturé par les Yankees !' ai-je dit.

- C'est vrai ! a dit Johnston. En y réfléchissant, il ne peut pas être un espion, car il a terriblement peur des bloqueurs. Il a probablement assassiné quelqu'un - une femme, par exemple - il n'a pas le courage d'assassiner un homme.

J'ai trouvé le passager - je ne connaissais pas son nom à l'époque, et je ne le connais toujours pas - assis sur le bord de la couchette inférieure, et ayant l'air d'un



homme qui aurait eu le mal de mer pendant
une semaine, puis qui aurait reçu l'ordre de

monter sur le pont pour être balancé à la vergue d'un baleinier bouilleur de graisse.

- Quelles sont les nouvelles, M. le second ? dit-il. 'Pensez-vous que nous allons être capturés ?

- Pas cette fois-ci, dis-je. Il n'y a pas un seul bloqueur à moins de dix milles de nous, et dans une heure, il n'y en aura plus un seul à l'horizon.

- C'est vrai ? dit l'homme. Pour l'amour du ciel, ne me trompez pas.

- Regardez par le hublot, lui dis-je. Cette lumière que vous voyez est la plus proche des Yankees, et elle ne sera jamais plus proche qu'elle ne l'est en ce moment.

L'homme a essayé de regarder par le hublot et de voir la lumière, mais il ne semblait pas en mesure de la trouver. Alors, que

fait-il, sinon passer sa tête par le hublot et regarder tout autour de l'horizon nord ? Lorsqu'il s'est assuré que j'avais dit la vérité, il a commencé à retirer sa tête, et c'est alors qu'il a découvert son erreur. Voyez-vous, sa tête et le hublot étaient assez bien ajustés, et il avait eu beaucoup de mal à faire passer sa tête à travers ; mais maintenant, quand il essayait de la ramener en arrière, ses oreilles se comportaient comme les feuilles d'un nénuphar, et ressortaient si larges et si rigides qu'elles le retenaient avec sa tête à l'extérieur du navire. Je ne le remarquais pas particulièrement à ce moment-là, car je cherchais ma pipe, et je n'ai pas d'abord entendu sa voix, mais au bout d'un moment, j'ai compris qu'une sorte de voix lointaine et étouffée me hélait, et j'ai commencé à comprendre que le passager appelait au secours.

- Qu'est-ce qui ne va pas chez vous ?

Pourquoi ne rentrez-vous pas la tête et ne dites-vous pas ce que vous avez à dire comme un chrétien ?

- Je n'arrive pas à rentrer la tête, dit-il ; Je suis pris au piège. Par pitié, aidez-moi, ou appelez le capitaine.

Il n'y a pas besoin du capitaine, dis-je, il est sur le pont et quand bien même, il ne le quitterait pas pour un passager. Appuyez vos pieds et vos bras sur le flanc du navire, tirez fort et vous vous en sortirez.

C'est ce qu'il fit, mais il ne pouvait pas faire passer sa tête, et il dit que la douleur était effrayante. Ce sont mes oreilles, dit-il, qui me retiennent. Si ce n'était elles, je pourrais le faire.

- Que voulez-vous avec des oreilles pareilles ? Je me suis demandé, la première fois que je vous ai vu, comment vous pouviez por-

ter ces oreilles dans un coup de vent sans chavirer. Elles conviennent à un homme d'environ quatre fois votre tonnage, et même lui ne les porterait que dans des brises légères - enfin ! s'il était prudent.

- Je ne veux pas entendre parler de mes oreilles, dit le passager. Je veux savoir ce que je dois faire. Je ne peux pas rester ici jusqu'à ce que nous arrivions à Nassau.

- Le vieux vous amputerait plutôt que de faire entrer ce bateau dans le port de Nassau avec une tête pareille sortant d'un hublot. Laissez-moi tirer un coup et voir ce que je peux faire.

Sur ce, j'ai saisi l'homme par le milieu et j'ai tiré jusqu'à ce qu'il crie que je le tuais, mais je ne pouvais pas voir si j'avais fait bouger sa tête le moins du monde.

Juste à ce moment-là, le garçon de ca-

bine est descendu et m'a dit que le capitaine voulait me voir sur le pont. Nous n'avions pas encore réglé les quarts, car nous gardions toujours tout le monde sur le pont jusqu'à ce que nous soyons libérés des blocus, et comme il approchait de huit heures, j'ai supposé que le vieux voulait que je prenne le quart de minuit.

Dès que j'ai sorti la tête du chemin de ronde, j'ai vu ce qui se passait.

Le bloqueur qui nous poursuivait avait gagné sur nous ou bien il était en train de tailler ses lampes, car sa lumière était plus vive qu'elle ne l'avait été quand je suis descendu.

- Ils ont eu l'impudence de mettre un nouveau navire sur la station, dit Johnston, et il nous rattrape si vite qu'il commencera à nous tirer dessus avant le matin. Débarras-

sez le pont immédiatement, M. Ford, et envoyez-moi le mécanicien.

Nous avons pour environ dix mille dollars de balles de coton sur le pont, mais nous n'avons pas perdu une minute pour les jeter par-dessus bord. J'ai entendu le vieux dire au chef mécanicien qu'il devait forcer sa chaudière pour gagner en vitesse, quitte à la faire éclater.

Le temps qu'on le soulage de sa charge sur le pont, le mécanicien avait fixé sa soupape de sécurité et mis beaucoup de paraffine dans les chaudières, et le navire filait à une vitesse qui allait laisser le Yankee derrière lui – du moins, si nos chaudières et notre moteur pouvaient supporter ce vacarme.

Lorsque nous avons pu constater que le Yankee ne gagnait plus sur nous, bien qu'il

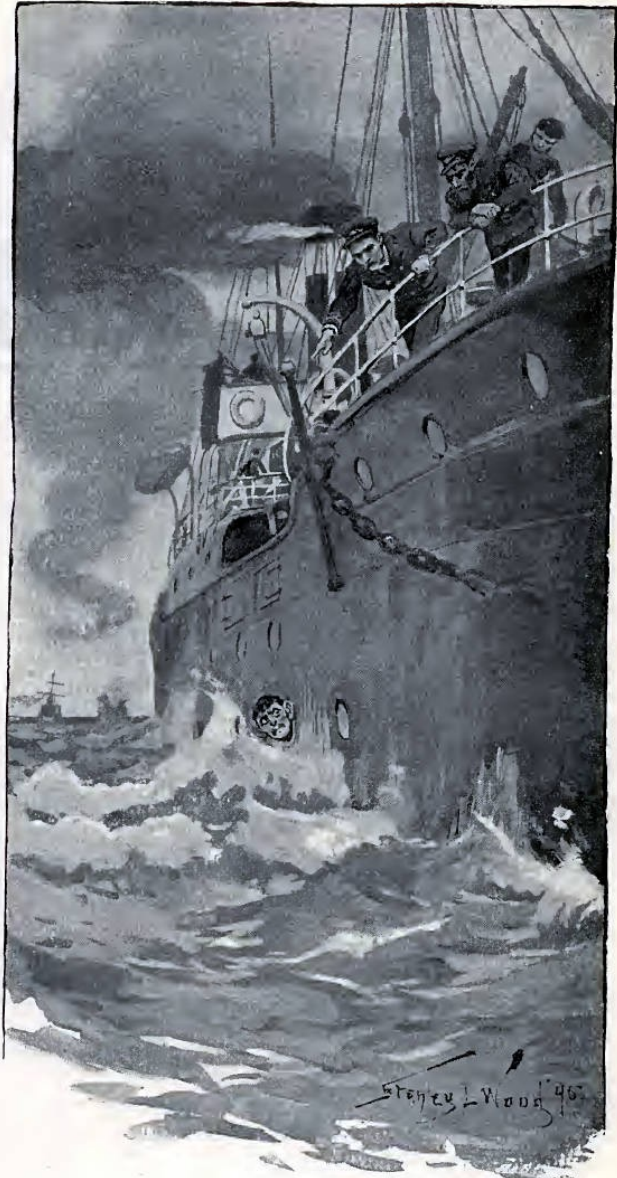
ait gardé sa place sans reculer d'un pouce, j'ai dit à Johnston ce qui se passait avec le passager, et vous n'avez jamais vu un homme plus furieux. Il était toujours très soucieux de l'apparence de son navire, et si jamais il surprenait un fanion irlandais flottant n'importe où, il trouvait l'homme qui, selon lui, en était responsable, et le mettait à terre avec une broche d'assurage. L'idée que son navire soit déshonoré par la tête hideuse de ce passager passant par un hublot était plus que ce qu'il pouvait supporter, et le langage qu'il utilisait à propos de la conduite de ce type était quelque chose de merveilleux.

Il était alors près d'une heure. La vigie fut rappelée et, laissant le second sur le pont, Johnston et moi descendîmes pour voir le passager. Il était toujours dans la même position, et Johnston, après avoir soulagé son esprit pendant une dizaine de minutes, en-

voya chercher quatre hommes, et leur ordonna de tirer jusqu'à ce qu'ils aient dégagé la tête de l'homme.

Les hommes tirèrent avec entrain, mais après que le passager se soit évanoui, Johnston vit que cela ne servait à rien et renvoya les hommes sur le pont.

- Je ne vais pas me laisser abattre par l'obstination boudeuse d'un homme, dit Johnston. Je suis le maître ici, et je ne permettrai aucune tête en dehors de mes sabords. M. Ford, quand le jour se lève, vous enverrez un homme sur le côté avec une corde d'étrave pour plaquer les oreilles de ce type près de sa tête et vider un pot de graisse sur lui. Vous pourrez lui donner un petit déjeuner, car je ne veux pas qu'un homme soit maltraité à bord de ce navire. Si vous n'arrivez pas à le dégager avec les oreilles collées et la tête plongée dans la



"ASKED HIM IN A MIGHTY POLITE WAY IF HE'D BE SO VERY KIND
AS TO TAKE HIS HEAD IN."

graisse, je demanderai au charpentier de lui couper les oreilles avant que nous arrivions à Nassau.

Sur ce, Johnston est allé dans sa chambre et s'est couché, et j'ai fait de même. Le second capitaine avait reçu l'ordre d'appeler le capitaine au cas où notre poursuivant semblerait gagner du terrain sur nous ; mais Johnston savait qu'il ne pouvait pas y avoir beaucoup de changement dans la position relative des deux navires avant huit heures, et il n'était pas homme à perdre son sommeil quand il n'y avait pas de nécessité.

Lorsque je suis descendu à quatre heures, le bloqueur se tenait derrière nous à peu près au même endroit, et lorsque je suis remonté sur le pont à huit heures, il était toujours collé à nous sans avoir rien gagné ou perdu pendant la nuit.

J'ai demandé à un homme de plaquer les oreilles du passager jusqu'au côté de sa tête, comme le capitaine l'avait ordonné, et j'ai également veillé à ce que sa tête et son cou soient bien badigeonnés. L'homme n'avait pas le moral, comme c'était naturel, mais il se ranima après que je lui eus fait descendre un peu de brandy et que je me fus assuré que le marin le versait dans la bonne bouche. J'ai alors envoyé le charpentier en bas avec deux marins et l'ordre de dégager la tête de l'homme, si cela pouvait se faire sans le blesser. J'espérais que cette fois les ennuis du passager seraient terminés, mais le charpentier revint au bout de quelques minutes, et me rapporta que si je voulais libérer l'homme sans perdre sa tête, je devais essayer un autre plan.

J'avais fait tout ce que je pouvais faire, j'ai donc attendu que Johnston arrive sur le

pont et je lui ai demandé d'autres ordres.

Johnston s'est rendu sur le côté et, saluant l'homme, lui a demandé très poliment s'il aurait l'amabilité de rentrer sa tête et d'arrêter de rendre son navire ridicule comme il le faisait.

Le passager sembla se réjouir un peu du ton amical de Johnston, et lui demanda s'il pouvait ordonner au charpentier ou à l'ingénieur, ou à quelqu'un d'autre, de découper les plaques autour du hublot, et de le rendre assez large pour qu'il puisse sortir sa tête.

Johnston déclara alors que rien ne lui ferait plus plaisir que de satisfaire le moindre désir d'un passager, mais que si quelqu'un pensait que lui, Johnston, était assez idiot pour faire une brèche dans le flanc de son navire juste au moment où un cyclone s'annonçait, cet homme était tout simple-

ment la plus grande variété d'idiot, de voleur et de dégoûtant de la Terre qui ait jamais insulté un navire décent en montant à bord en état d'ivresse afin d'échapper à une arrestation pour le meurtre de sa mère. Je ne veux pas dire que ce sont les mots exacts de Johnston, mais ils vous donneront une idée générale des idées exprimées. Il termina en disant au passager qu'il ne lui donnerait qu'une heure de plus pour sortir sa tête et fermer le hublot, et que si au bout de ce temps il n'avait pas obéi aux ordres, on lui couperait les oreilles et on lui ferait reculer la tête avec une pique.

À ce moment-là, une houle commençait à se former au sud, et le *Clyde* commençait naturellement à rouler un peu. Il était maintenant si bas dans l'eau qu'il n'avait pas besoin de rouler de plus de dix degrés environ pour mettre ses sabords sous l'eau. J'allais

faire remarquer à Johnston que si la houle augmentait, il y avait de fortes chances que le passager se noie, quand tout à coup nos moteurs se sont arrêtés. Quelque chose avait surchauffé, et le mécanicien l'a arrêté pour donner aux machines le temps de refroidir.

Je ne pense pas que nous soyons restés là plus d'une demi-heure, mais compte tenu du fait que le bloqueur s'approchait à grands pas, à la vitesse de quinze nœuds à l'heure, il a semblé qu'il se soit écoulé trois ou quatre heures avant que nous ne redémarrions.

Bien entendu, ni Johnston ni moi n'avons pensé au passager pendant que nous étions immobiles et que nous regardions le Yankee grossir de plus en plus. De même, bien sûr, le navire a roulé beaucoup plus après l'arrêt des moteurs que pendant qu'il faisait route. En résumé, après que nous ayons repris notre route à pleine vitesse pen-

dant une heure environ, et qu'il était évident que le bloqueur ne gagnait plus, j'ai pensé au passager et je suis allé voir comment le roulis du navire l'avait affecté. Sa tête était sortie du hublot comme d'habitude, mais il était aussi mort que s'il avait été noyé il y a mille ans par Noé lui-même.

Le lendemain matin, le bloqueur était hors de vue, nous ayant perdus pendant la nuit ; et, par un autre coup de chance, nous sommes arrivés à Nassau avant que le cyclone dont la houle nous avait atteints, ne nous rattrape.

Nous avons dû mettre en pièces l'intérieur de ma cabine, car Johnston disait que nous devions à la mémoire du mort de traiter ses restes avec respect, et de ne pas utiliser de mesures barbares pour s'en débarrasser. Nous avons donc coupé les rivets de la plaque qui entourait le hublot, et nous avons

jeté l'homme par-dessus bord avec la plaque autour du cou comme lest.

Au voyage suivant, nous avons découvert que le type était un meurtrier, comme Johnston l'avait soupçonné. Il avait empoisonné sa femme et, par conséquent, la noyade était trop bonne pour lui. Cependant, il m'a toujours servi de mise en garde contre le port d'oreilles de quatre tailles trop grandes ; et lorsque mon premier petit garçon est né, et que ses oreilles me semblaient mal adaptées, je les frottais tous les jours jusqu'à ce qu'elles atteignent la bonne taille. C'est la seule fois que j'ai connu un homme qui a réussi à faire passer sa tête par un hublot, et, en ce qui concerne l'homme, je n'hésite pas à dire que c'était un échec. »