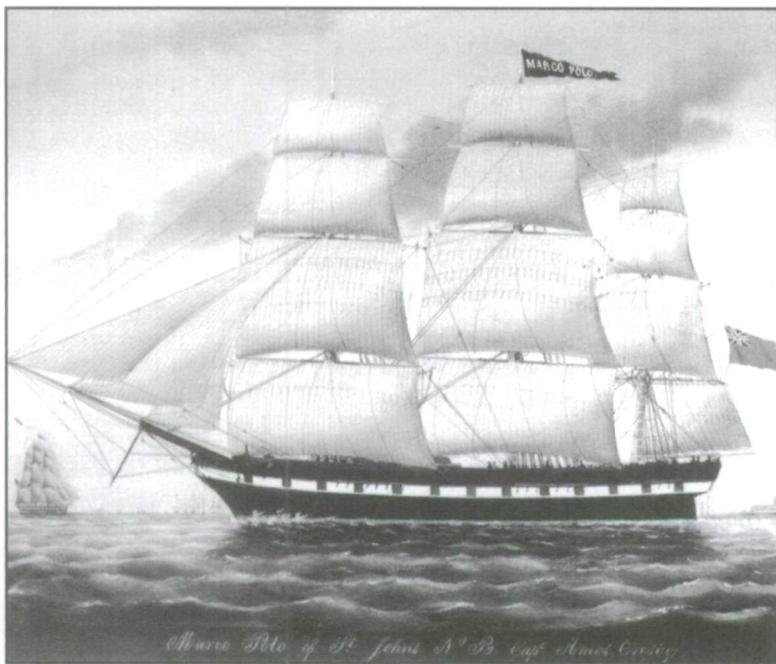


## Le *Marco Polo*, un navire canadien de renommée mondiale au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle

DANIEL LA ROCHE



Le *Marco Polo* a fait l'objet de nombreux écrits dans le passé<sup>1</sup>. Des fouilles récentes et plus particulièrement le projet de reconstruction d'une réplique commémorative ont ravivé l'intérêt pour ce navire qui jouissait déjà, quelques années après sa construction, d'une renommée internationale. Ce navire présente un autre intérêt, car après avoir boulingué sur les plus grandes mers du globe pendant plus de 30 ans, il est allé s'échouer en bout de carrière sur les côtes de l'Île-du-Prince-Édouard, la province voisine du Nouveau-Brunswick, où il avait été construit. Plus étonnamment encore, les vestiges de l'épave reposent toujours au large de la très belle plage de Cavendish au parc national de l'Île-du-Prince-Édouard et ont été localisés avec précision. L'histoire du naufrage du *Marco Polo* a même fait l'objet d'un essai littéraire publié en 1891 sous le titre de *The Wreck of the Marco Polo* par nul autre que l'auteur de *La maison aux pignons verts*, Lucy Maud Montgomery<sup>2</sup>.

Unis. À son retour en 1852, le *Marco Polo* est acheté par la Baines & Co. et mis au service de la Black Ball Line de Liverpool. Comme cette compagnie désire utiliser le *Marco Polo* comme premier navire pour transporter des émigrants vers l'Australie au début de la période de la ruée vers l'or, elle le modifie pour cet usage. Le *Marco Polo* sera utilisé sur cette route pendant 14 ans. À partir de 1866, il est reconverti en cargo. Il change quelques fois de propriétaires à South Shields, et il semble que des Norvégiens l'aient acquis après 1871, mais à ce point les informations sur son usage sont moins claires<sup>4</sup>. On sait néanmoins qu'en 1883, un certain capitaine Bull est aux commandes du navire qui transporte du bois d'œuvre entre Québec et Londres lorsqu'il s'échoue et se perd à l'Île-du-Prince-Édouard.

En 1995, une équipe d'archéologues de Parcs Canada passe quelques jours à effectuer un relevé préliminaire de l'état de la structure

La Commission des lieux et sites historiques nationaux a déjà reconnu l'importance historique nationale de la carrière du navire *Marco Polo*, mais pas les restes du navire lui-même. De sa carrière, nous retenons les principaux faits suivants<sup>3</sup>. Après son lancement en 1851, le *Marco Polo* commence à naviguer en emportant vers Liverpool une cargaison de bois d'œuvre. Toujours propriété de James Smith, son constructeur, le navire effectue un deuxième voyage pour prendre une cargaison à Mobile, aux États-

1. Le *Marco Polo* (Yarmouth County Museum de Nouvelle-Écosse)

visible du navire. Étant donné que ce navire constitue une énigme en ce qui a trait à ses performances et à sa longévité, le but de l'opération vise à établir si l'épave offre un potentiel de recherche intéressant. Malgré la superficialité des relevés, sauf pour des échantillons de bois, l'examen de l'épave permet néanmoins de constater que celle-ci comporte encore des éléments de la structure de sa coque en assez bon état de préservation. On abordera plus loin dans ce texte la nature exacte du potentiel de recherche offert par les vestiges.

La présente enquête a été entreprise en raison de l'homogénéité des vestiges préservés et du potentiel documentaire qu'ils offrent. Il apparaissait aussi essentiel de parfaire l'enquête historique pour tenter d'explicitier les motifs de la construction du navire et d'obtenir des informations sur les caractéristiques techniques connues par la documentation historique. Comme on le constatera plus loin, cette démarche ne sera pas suffisante si nous voulons en connaître plus. Il faudra éventuellement poursuivre la documentation sur les vestiges eux-mêmes afin de maximiser notre connaissance du navire et confronter les données historiques et archéologiques.

Le navire de bois *Marco Polo* est lancé à Courtenay Bay près de Saint John, au Nouveau-Brunswick, en 1851. Il a commencé une carrière plutôt anonyme en faisant deux aller-retour entre le Canada et la Grande-Bretagne et entre les États-Unis et la Grande-Bretagne à titre de navire de transport de marchandises diverses (bois et coton)<sup>5</sup>. Cependant, sa vente à la James Baines & Co., qui l'intègre à la flotte de la Black Ball Line de Liverpool, engendre sa transformation en navire à passagers pour servir sur la ligne Liverpool (Grande-Bretagne)–Melbourne (Australie). Dès sa première traversée, le *Marco Polo*, sous la gouverne du capitaine Forbes, établit un record pour la courte durée du voyage aller-retour, ce qui sert à établir tant la réputation de la compagnie que celle du navire. Le *Marco Polo* reste en opération au sein de cette compagnie jusqu'en 1867. Tout au long de sa carrière de navire à passagers, il effectue des voyages très réguliers et rapides. Il cumule, par exemple, pas moins de sept voyages aller-retour entre la Grande-Bretagne et l'Australie en autant d'années, entre 1852 et 1858. Il continue de le faire, semble-t-il, sur la même ligne jusqu'en 1867, année de son dernier voyage à titre de navire à passagers. À partir de cette date, il est reconverti pour le transport de diverses marchandises sur différentes routes océaniques; il transporte du guano, du charbon, du bois, etc.

En 1883, il finit sa carrière comme il l'avait commencée, au cours d'une traversée transatlantique avec un chargement de bois en partance de Québec. On raconte que le navire a fait eau de manière incontrôlable dans des conditions de vents violents, ce qui a incité le capitaine à l'échouer à trois encablures de la rive de l'Île-du-Prince-Édouard à la hauteur de Cavendish<sup>6</sup>.

Lorsqu'il commence la construction du *Marco Polo* en 1850, James Smith a déjà 19 navires à son actif. Né en 1802 en Irlande du Nord, il arrive à Saint John en 1819 avec son père récemment démobilisé. Il apprend son métier dans les chantiers navals de Saint John. En 1836, à l'âge de trente-quatre ans, il débute comme constructeur indépendant. Il produit plusieurs navires dont quelques-uns en association avec son fils, à qui il passe la direction de l'entreprise en 1855. La production de ce chantier s'arrête vraisemblablement vers 1860. James Smith serait décédé vers les années 1870<sup>7</sup>.

Certains des navires qui ont été construits au chantier de James Smith avant le *Marco Polo* ont eu de longues carrières d'une vingtaine d'années. Il est toutefois difficile de retracer la fin de carrière de plusieurs des navires. On constate aussi qu'au fil des ans, ces navires avaient un tonnage de plus en plus important. Notons enfin que les sept navires construits après le *Marco Polo* avaient un moindre tonnage, et qu'aucun d'entre eux n'a atteint la même renommée que celui-ci.

Le *Marco Polo* a reçu plus d'éloges que les autres navires produits par le même constructeur et plus que tout autre navire à voile construit au Canada au XIX<sup>e</sup> siècle. Pourquoi? Quelles sont les raisons exactes des performances du navire? Il y a là une part de mystère et de légende sur laquelle il nous faut nous pencher.

### **La conception et la construction du navire**

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, préoccupés par la vitesse, les constructeurs américains construisent des coques de navire très longues et très fines, souvent qualifiées d'*extreme clippers*. Cette pratique a une certaine influence chez les constructeurs du Nouveau-Brunswick, mais elle apparaît surtout dans les formes des navires de 500 tonneaux et plus comme le *Marco Polo*<sup>8</sup>. Les constructeurs canadiens ne semblent pas vouloir sacrifier la capacité de charge au profit de la vitesse comme le font les Américains. Cependant, vers 1850, on exporte de plus en plus de bois scié, plutôt que du bois brut, ainsi que diverses autres marchandises dans les

navires du Nouveau-Brunswick. Ce changement incite donc les constructeurs à affiner les proues, ce qui rend les navires plus rapides tout en leur permettant de conserver une bonne capacité de chargement<sup>9</sup>. On répond également aux pressions des propriétaires qui, désirant rentabiliser leurs affaires, veulent des navires capables de compléter trois traversées de l'Atlantique par année. On peut alors se demander jusqu'à quel point les pratiques de construction des Américains telles que nous les avons évoquées ci-dessus ont pu se répercuter chez un constructeur néo-brunswickois comme James Smith. Est-ce que, par exemple, le rôle joué par un certain Frederickson, d'origine américaine et probablement impliqué dans la construction du *Marco Polo*, aurait quelque chose à voir avec les performances du navire<sup>10</sup>? On notera que ce dernier a une proportion longueur/largeur d'environ 5,07, ce qui le place dans la moyenne des navires produits au Nouveau-Brunswick à cette période, mais qu'il subit néanmoins cette tendance qui veut que les navires de plus grand tonnage aient des formes plus effilées<sup>11</sup>. Les informations disponibles au sujet du *Marco Polo* nous apprennent que le navire a sans doute été conçu avec l'idée de transporter dans sa vaste coque des marchandises en vrac comme du bois d'œuvre. D'ailleurs, l'ensemble des navires produits par James Smith témoigne en faveur d'une telle interprétation. Malgré tout, trois autres navires produits par ce constructeur – le *Unicorn* construit en 1847 ainsi que l'*Alfred* et le *Ben Nevis* construits en 1852 – ont été transformés pour servir au transport de passagers<sup>12</sup>.

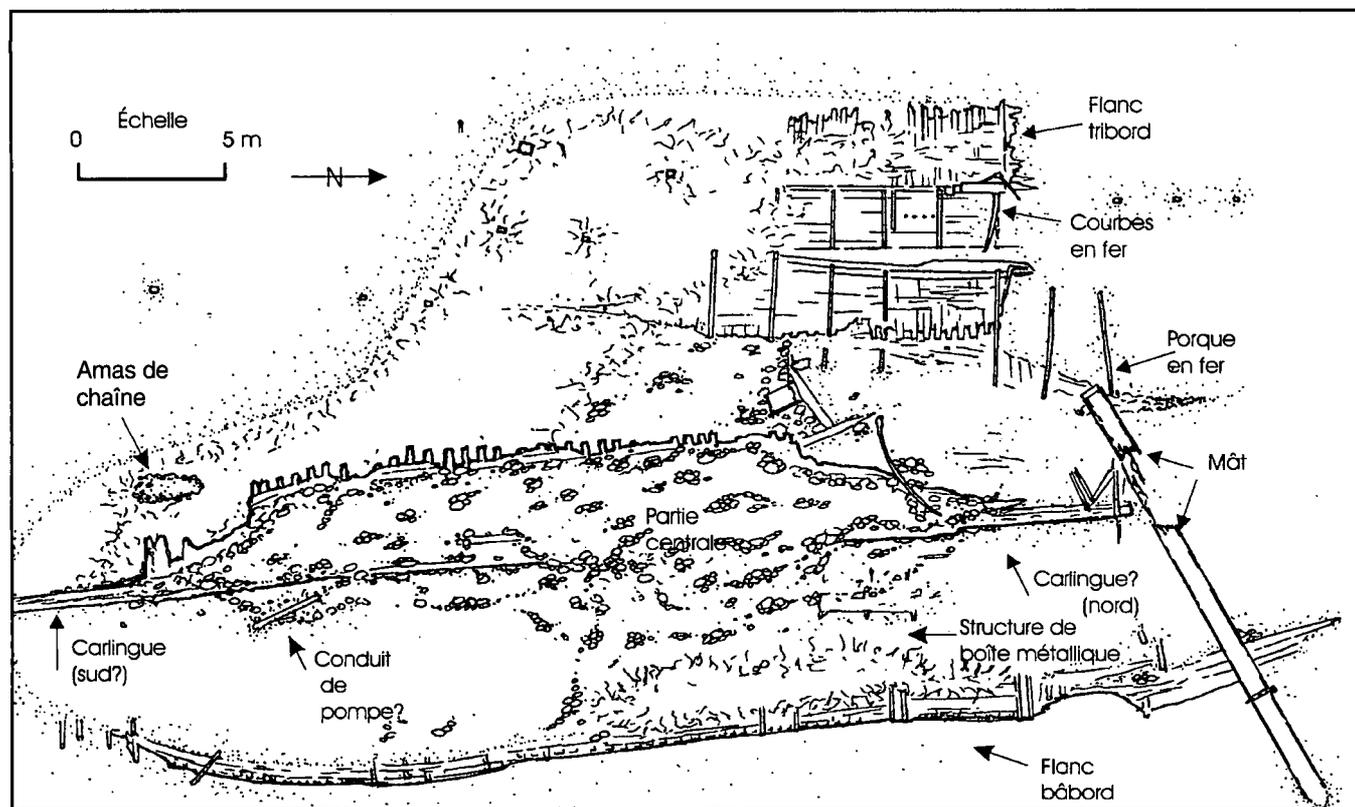
Il ne fait aucun doute cependant que, dans le cas du *Marco Polo*, l'espace disponible sous les ponts, particulièrement la hauteur de 7 pieds (2 m) entre les ponts, rend l'aménagement de logements pour les passagers d'autant plus facile et attrayant.

Il existe des représentations des lignes du *Marco Polo* sous forme d'une demi-coque et d'un plan des lignes, mais le doute persiste quant à l'authenticité de la demi-coque qui a servi à tracer le plan des formes du navire. Quoiqu'il en soit, le plan des formes de cette demi-coque, conservée au Mariners' Museum de Newport News (Virginie), a été publié à quelques reprises et représente un navire qui possédait un fond franchement plat au maître couple<sup>13</sup>.

D'après Michael K. Stammers, les formes du *Marco Polo* inspirées de la demi-coque sont celles d'un navire aux façons de l'avant particulièrement pointues avec une proue comportant un dévers, aux varangues plates, au bouchain arrondi, aux façons de l'arrière plutôt allongées, à la quille droite et à la tonture presque inexistante. À cette description, nous pouvons ajouter que ce navire a des flancs pratiquement verticaux qui lui confèrent sans doute une allure très rigide. Stammers va même plus loin en comparant ses caractéristiques avec celles d'un type de navire qu'on appelait *New York packet*<sup>14</sup>. Cependant, son tirant d'eau élevé de 29 pieds (8,83 m) et sa plus grande largeur le distingue des autres *packet ships*. Stammers suggère néanmoins comme navire parent le *Yorkshire*, construit par William H. Webb en 1843, dont les formes sont publiées dans un ouvrage de Chapelle<sup>15</sup>. Construit huit ans avant le *Marco Polo*, ce navire possède certaines caractéristiques comparables comme un fond relativement plat, des flancs plutôt droits mais tout de même un peu rentrés. Il est également rapide dans sa catégorie de *packet ship*, mais avec un creux de coque de seulement 23 pieds (7,01 m) comparativement aux 29 pieds (8,83 m) du *Marco Polo*. Cette différence fait en sorte qu'il n'a pas le même aspect de baignoire qui a valu tant de commentaires au *Marco Polo*.

2.  
Demi-coque identifiée  
au Marco Polo  
(Mariners' Museum de  
Newport News, Virginie)





3. Croquis des vestiges sur le fond marin, par Daniel La Roche et Charles Moore, Parcs Canada

Certaines des raisons invoquées pour expliquer les performances du *Marco Polo* tiennent de l'anecdote. Ainsi, certains journaux d'époque ont raconté que des incidents survenus en cours de construction et lors du lancement ont entraîné de meilleures performances du navire. Par exemple, par suite d'un effondrement des couples, on en aurait replacé certains dans le mauvais ordre. La seconde raison invoquée pour ses performances remarquables est la déformation de la quille qui serait survenue lors de son lancement raté en 1851<sup>16</sup>.

Le *Marco Polo*, qui a été construit à Marsh Creek près de Saint John (Nouveau-Brunswick), mesure 184,1 pieds de long (56,11 m), 36,3 pieds de large (11,06 m), 29,4 pieds (8,96 m) de creux. Il existe une part d'inconnu quant à la paternité du plan et de la construction du navire lui-même. En effet, certaines données historiques fournies par Esther Clark White introduisent le nom d'un charpentier de navire nommé John Frederickson, originaire des États-Unis, qui aurait participé à la construction du *Marco Polo*. Esther Clark Wright réfère à un journal local qui exprimait sa déception de voir partir de Saint John le responsable de la construction de trois navires sortis des chantiers de James Smith entre 1851 et 1853<sup>17</sup> : le *Marco Polo*, le *Prince of the Seas* et le *Queen of the Sea*. Elle

pense que Frederickson aurait pu être contremaître ou même maître-charpentier dans différents chantiers de Saint John dont celui de Smith à une certaine époque. Par contre, si les navires mentionnés ont été produits sous la direction de Frederickson, il ne semble pas qu'on ait cherché à faire des reproductions avec les deux navires qui suivirent le *Marco Polo*. Deux raisons étayent cette assertion. La première est que tous deux étaient de plus petit tonnage, 1427 et 1357 tonnes respectivement (*new measurement*). La seconde est que dans le document de vente du *Queen of the Sea* cité dans Esther Clark Wright, le navire est réputé construit de la même manière que le *Prince of the Seas*, construit lui aussi aux chantiers de James Smith mais avec « a longer floor and not as sharp ends as *The Star of the East* or the *Guiding Star* ». David MacGregor précise que le *Prince of the Seas* était beaucoup moins profond (22,3 pieds [6,79 m]) que le *Marco Polo*. Il nous semble évident que si on avait utilisé le *Marco Polo* comme modèle, on aurait fait référence à ses caractéristiques. Pour David MacGregor, c'est le *Ben Nevis*, construit par James Smith avant le *Prince of the Seas*, qui serait le plus proche parent du *Marco Polo* en raison de ses dimensions. Ce navire possède des dimensions très proches de celles du *Marco*

*Polo* pour un tonnage de 1420 (possiblement le *new measurement*)<sup>18</sup>. Frederic W. Wallace l'avait qualifié de « deep-draughted timber drogher of full model »<sup>19</sup>. Apparemment, le *Ben Nevis* ainsi que l'*Alfred* auraient été vendus à un certain Farnworth de Liverpool pour servir au transport d'émigrants vers l'Australie<sup>20</sup>. Cette dernière information entre en contradiction avec celle qui nous indique que le *Ben Nevis* aurait été acheté par Pilkington et Wilson de Liverpool et dépêché vers Melbourne à titre de navire de la *White Star*. Le navire prit 96 jours, soit du 27 septembre 1852 au 3 janvier 1853, pour effectuer son premier voyage vers Melbourne<sup>21</sup>.

Par ailleurs, Kathy Heighton-Bockus mentionne le nom d'un certain John White, constructeur et mathématicien, fils de William White de l'Île-du-Prince-Édouard, dans un article publié dans l'*Atlantic Advocate* en juillet 1991. Son nom aurait paru dans des journaux contemporains dont les coupures sont conservées au Musée du Nouveau-Brunswick. Selon celles-ci, White aurait été responsable du positionnement des mâts du *Marco Polo*. Comme on peut le constater, ces quelques informations impliquent la contribution de diverses personnes à la construction du *Marco Polo* et questionnent l'implication de James Smith lui-même à la réalisation du navire. Néanmoins, il est probable qu'en tant que patron de chantier, il a choisi lui-même le modèle du vaisseau à construire et a eu un certain contrôle sur le choix des matériaux et sur le soin apporté à la réalisation de chacune des étapes de construction.

### Les matériaux

Les bois entrant dans la construction des navires canadiens et américains sont en général différents de ceux utilisés par les constructeurs européens qui fondent encore l'architecture de leurs navires sur l'emploi du chêne. Or, de toute évidence, la combinaison de bois la plus utilisée dans les constructions nord-américaines demeure le chêne pour les couples et le pin blanc pour le bordage. Cependant, d'autres bois entrent aussi, souvent, dans la construction comme le mélèze, le bouleau noir, l'orme et certains bois exotiques<sup>22</sup>. L'exemple du *Marco Polo* nous démontre que les constructeurs du Nouveau-Brunswick mettent à profit les ressources locales, mais ils se conforment en même temps aux standards acceptés. Ainsi, d'après un rapport d'inspection de la Lloyd's daté de 1852, sa membrure est constituée de mélèze et de bouleau noir, mais l'étrave et l'étambot seraient en chêne. La carlingue, elle,

serait en pin. On aurait aussi utilisé le pin pour les baux et barrots. Le bordé serait formé d'une combinaison de bouleau noir (parties basses), de pin et de mélèze. Quel effet peut avoir cette combinaison d'essences sur les performances d'un navire de cette catégorie? Sager et Panting mentionnent que les bois mous auraient une plus grande flottabilité, ce qui serait avantageux pour le transport de grosses cargaisons. Comme le *Marco Polo* transportait essentiellement des passagers, on peut se demander jusqu'à quel point ce mélange de bois pouvait compter<sup>23</sup>. Nous n'avons pas examiné comparativement les rapports de proportion espace/nombre de passagers, mais nous savons que le *Marco Polo* offrait un espace de chargement vraiment exceptionnel. Il a accommodé par exemple 930 passagers à son premier voyage, en fonction d'un tonnage enregistré de 1 625 tonnes.

### La propulsion

Le plan de voile du *Marco Polo* ne diffère vraisemblablement pas de celui des autres navires de son époque. Il se peut qu'il faille chercher dans les raffinements de l'appareillage de son gréement pour expliquer ses performances. Son gréement de *Ship* est, au moment de sa conception, celui qui convient le mieux à la navigation sur l'Atlantique<sup>24</sup>.

Basil Lubbock écrit à propos du gréement du *Marco Polo* : « She had her full outfit of flying kites, and sets tree skysails on sliding gunter mast, man-of-war fashion, but she did not send aloft a moonsail at the main like her great successors *Lightning*... She had Cunningham's patent topsails »<sup>25</sup>. Ce mécanisme breveté d'enroulement pour prendre des ris permettait de diminuer le travail des marins. Quelques informations à propos des voiles nous sont parvenues par le biais du journal d'un passager embarqué lors du deuxième voyage en 1852. À cette occasion, le bateau perd trois voiles de huniers, la misaine, la grande voile, la brigantine et une demi-douzaine de voiles d'étai et de foc. En mai 1853, il perd cinq voiles, dont la voile principale et la brigantine. À partir de ces observations, on peut constater à quel point les navires qui suivent la route d'Australie sont malmenés par les conditions prévalant dans ces parages.

### La navigation

Un autre facteur à considérer dans les performances du *Marco Polo* concerne l'influence qu'a pu avoir le choix des capitaines sur les succès du navire. Son premier capitaine, James N. Forbes, lui en demande beaucoup en le poussant dans les quarantièmes, toujours avec le

maximum de voile, à une vitesse dépassant parfois 15 nœuds, et ce, au prix d'incommoder quelquefois ses passagers. Les autres capitaines de la Black Ball Line qui suivent le malmènent tout autant apparemment<sup>26</sup>.

La mise en service du *Marco Polo* sur la ligne Liverpool-Melbourne correspond également avec la diffusion, vers cette époque, des cartes et instructions nautiques préparées par Mathew Fontaine Maury de la marine des États-Unis. La nouveauté de ces instructions permet de prendre avantage des vents et courants prévalant dans certaines régions et à certains moments de l'année. Ces instructions sont d'autant plus capitales que la route vers l'Australie est l'une des plus difficiles pour les navigateurs. Si l'on en croit Jane D. Lyon, le capitaine Forbes du *Marco Polo* serait l'un des premiers à prendre avantage des nouvelles instructions nautiques et ainsi à raccourcir la durée du périple aller-retour<sup>27</sup>.

### La mise en marché

Les succès du navire peuvent aussi bien s'expliquer par les recours à la publicité. Nous ne pouvons manquer de souligner que la Black Ball Line a très bien orchestré sa mise en marché lors du voyage inaugural du *Marco Polo* comme transporteur de passagers. Aussi, un reportage de *l'illustrated London News* paru en 1852 à l'occasion de l'entrée du navire au sein de la Black Ball Line contribue-t-il à le faire connaître. Mais c'est aussi les deux traversées aller-retour entre la Grande-Bretagne et l'Australie de 68 et 76 jours qui servent sans doute le plus à asseoir sa réputation. À l'époque, la moyenne des traversées prend encore entre 90 et 100 jours. Apparemment, le navire arbore à son retour une bannière proclamant *The Fastest Ship in the World*<sup>28</sup>. Malgré le fait que ces records sont vite éclipsés par d'autres nouveaux navires et en particulier par ceux qui sont construits par les Américains pour la Black Ball Line de Grande-Bretagne, il n'en reste pas moins que, durant toute sa carrière de long courrier, le *Marco Polo* demeure un navire très rapide entre Liverpool et Melbourne. Ainsi, entre avril 1855 et décembre 1858, il fait cinq voyages qui cumulent des moyennes de 83,5 jours à l'aller et 87,5 jours au retour<sup>29</sup>.

### L'authentique *Marco Polo* : une épave à l'Île-du-Prince-Édouard

En marge de toutes les incertitudes des documents historiques quant à l'architecture du navire, les restes de l'épave reposent bel et bien

au large de Cavendish à l'Île-du-Prince-Édouard et ont été localisés avec précision<sup>30</sup>. L'inspection des vestiges laisse entrevoir la possibilité de relever certaines des caractéristiques architecturales et plus particulièrement les formes du navire en certains emplacements.

De plus, les analyses des quelques échantillons de bois récoltés à ce jour démontrent une plus grande diversité des essences présentes dans la structure que celles mentionnées dans le rapport d'inspection de la Lloyd's en 1852. On s'interroge sur d'autres éléments structuraux comme, par exemple, sur la présence de bas-mâts en métal qui pourrait révéler des transformations tardives du navire. Bien que l'utilisation de courbes de fer ait été confirmée, il reste à établir si leur position correspond aux rapports d'inspection ou si des modifications ont dû être apportées à la structure du navire. Un relevé des contours des membrures et de portions de la coque elle-même en certains endroits pourrait en outre permettre de préciser les formes extérieures de la coque du navire et statuer sur les données fournies par les données historiques et ethno-historiques.

De plus, certains artefacts dissimulés sous la surface du fond marin pourraient nous informer sur les aménagements datant de la période d'utilisation comme navire à passagers. Il ne fait aucun doute que l'ensemble de ces données pourrait aider à faire un peu de lumière sur les capacités et les performances du navire et permettre une comparaison avec le matériel historique à notre disposition.

Nous arrivons maintenant au terme de cette brève étude de l'ensemble des caractères formels du *Marco Polo*. Si, par ces quelques éclaircissements, nous avons quelque peu démystifié l'histoire du *Marco Polo*, ce n'est pas pour en diminuer la valeur. Il ne faut pas oublier qu'il fut sans aucun doute, dans la classe de navires qu'il représentait et dans l'esprit de sa conception, un des vaisseaux les plus performants ayant navigué à son époque. Seuls les navires américains à plus faible capacité de charge et aux formes plus élancées, qualifiés de *clipper* ou d'*extreme clipper*, ont éclipsé les performances du *Marco Polo* par la suite. Un navire de type *packet* aussi rapide présentait des avantages indéniables par rapport à ses compétiteurs américains de type *clipper*. Sa versatilité lui a permis de cumuler une double carrière visiblement lucrative pour les divers propriétaires qui l'ont acquis.

Les vestiges du *Marco Polo* attendent qu'on vienne rassembler les bribes d'histoire qui y sont toujours visibles. Ils attendent aussi que

l'on commémore plus que sa carrière, mais aussi l'une des réalisations navales les plus prisées dans les provinces de l'Atlantique, au

même titre que le *Bluenose* ou la plate-forme pétrolière *Hibernia*.

#### NOTES

1. Frederick W. Wallace dans son livre *Wooden Ships and Iron Men* (Boston : Charles E. Lauriat Co., 1937) fut l'un des premiers à présenter les réalisations réputées de ce navire. Une étude d'Esther Clark Wright, *Saint John Ships and Their Builders*, publiée à compte d'auteur (Wolfville, 1976) nous fournissait une bonne base d'information sur le constructeur et le navire lui-même. Plus récemment, en 1974, David MacGregor a, dans *Fast Sailing Ships* (Lyngington : Nautical Publishing, 1973) et dans un second livre, *Merchant Sailing Ships 1850-1875 Heyday of Sail* (Naval Institute Press, 1984), livré une analyse plus technique et comparative du navire. Cependant, toutes ces données ne reposent, semble-t-il, que sur des lignes tirées d'après la demi-coque du Mariners Museum et identifiée au *Marco Polo*. Mike K. Stammers a quant à lui, dans *The Passage Makers* (Brighton : Teredo Books, 1988), présenté la recherche la plus documentée en ce qui a trait aux connaissances sur la carrière du navire, ses propriétaires ainsi que sur les capacités de la coque elle-même. Néanmoins, toutes ces analyses ne reposent somme toute que sur des témoignages cumulatifs et peuvent répéter quelques erreurs.
2. Paru dans le *Montreal Witness* en février 1891, soit 8 ans après le naufrage.
3. Informations tirées de « The *Marco Polo* », une recherche de Norman Anick sur la carrière du navire produite pour la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Voir *Historic Sites and Monuments Board of Canada, Agenda Papers*, 1990, p. 855-887.
4. À ce point les informations contenues dans Mike K. Stammers, *op. cit.*, sont les meilleures, mais les sources documentaires ne sont pas citées.
5. Esther Clark Wright, *op. cit.*, p. 82-83.
6. Lucy Maud Montgomery, « The Wreck of the *Marco Polo* », *Montreal Witness*, 1891.
7. Esther Clark Wright, *op. cit.*, p. 80-81.
8. Eric W. Sager et Gerald E. Panting, *Maritime Capital : The Shipping Industry in Atlantic Canada 1820-1914* (Montreal et Kingston : McGill-Queen's University Press, 1990), p. 61.
9. *Ibid.*
10. Esther Clark Wright, *op. cit.*, p. 117; voir aussi plus loin dans le texte la discussion sur la construction du navire.
11. Esther Clark Wright, *op. cit.*, p. 61.
12. Esther Clark Wright, *op. cit.*, p. 79-87; David MacGregor, *Merchant Sailing Ships 1850-1875*, p. 47.
13. David MacGregor, *op. cit.*, p. 210; Michael K. Stammers, *op. cit.*, p. 370.
14. Stammers décrit sans doute les lignes du navire telles qu'elles sont publiées dans son livre en page 370; voir aussi le texte p. 367-368.
15. Howard Chapelle, *The Search for Speed under Sail* (Londres : Conway, 1983).
16. Michael K. Stammers, *op. cit.*, p. 368.
17. Esther Clark Wright, *op. cit.*, p. 117.
18. David MacGregor, *Merchant Sailing Ships*, p. 47.
19. Wallace Frederick William, *Wooden Ships and Iron Men*, p. 57.
20. Esther Clark Wright, *op. cit.*, p. 84.
21. David MacGregor, *Merchant Sailing Ships*, p. 47.
22. Michael K. Stammers, *op. cit.*, p. 94.
23. Eric Sager et Gerald E. Panting, *op. cit.*, p. 60.
24. Garth Wilson, *A History of Shipbuilding and Naval Architecture in Canada* (Ottawa : Musée national des sciences et de la technologie, 1994), p. 26-27.
25. Basil Lubbock, *The Colonial Clippers* (Boston : Charles Lauriat Co.), Glasgow, 1924.
26. Michael K. Stammers, *op. cit.*, p. 374-378.
27. Jane D. Lyon, *Clipper Ships and Captains* (New York : Meredith Press, 1962), p. 99.
28. Wallace Frederick William, *Wooden Ships and Iron Men* (Boston : Charles E. Lauriat Co., 1937), p. 49.
29. Michael K. Stammers, *op. cit.*, p. 378.
30. Daniel La Roche, *The Marco Polo from Legend to Reality : Archaeological Evaluation of the Wreck of the Marco Polo* (rapport inédit, 1996).