

Tutto può succedere, in mare.

Ci sono decine di storie sulle navi fantasma. Vascelli abbandonati, deserti, che vagano nella nebbia senza un equipaggio. Come la Octavius, venne ritrovata nel 1775 dalla Herald mentre vagava senza guida lungo le coste della Groenlandia, la sua ciurma congelata dal freddo dell'artico. Il capitano era seduto alla sua scrivania con il diario di bordo aperto davanti a sé, bloccato nell'atto di scrivere l'ultima voce, datata 1762, 13 anni prima di essere ritrovati.

La Joyita, rinvenuta abbandonata nel 1955 nel Pacifico, la aspettavano in porto da 5 settimane e nessuno sapeva dove fosse finita. La ritrovarono a 600 miglia dall'ultima posizione conosciuta, senza alcuna traccia dell'equipaggio e del carico. C'era una borsa da medico e alcune bende insanguinate sul ponte, la radio era sintonizzata sulla frequenza universale di richiesta di soccorso, ma nessuno è mai riuscito a ricostruire cosa le sia successo.

Alcune sono più leggende che storia, come l'Olandese volante, altre sono splendide serie televisive, come la Terror e la Erebus.

Ma ce ne sono tre in particolare che mi hanno colpito, e voglio raccontarti le loro storie.

La SS Baychimo parte dalla Svezia nel 1914 con un altro nome che non so pronunciare, lo trovi online in particolare nella trascrizione di questo episodio, il link è nella descrizione del podcast (Ångermanelfven), ribattezzata del 1921 in Scozia, viaggia con successo per 9 volte fino in Canada.

Il 1 ottobre del 1931 finisce bloccata nel ghiaccio. L'incastro non è grave però, tanto che l'equipaggio aspetta solo due giorni perché il clima la liberi. Passano tutti la notte nel villaggio di Barrow, a meno di un chilometro dalla nave. Magari si sono anche goduti qualche ora di riposo, pacifico e sereno con i piedi per terra. Il gelo libera la nave solo per bloccarla di nuovo, appena una settimana dopo, e poi ancora il 15 di Ottobre, e questa volta il ghiaccio è così profondo che la compagnia proprietaria della Baychimo manda un aereo per salvare la ciurma. Non tutti abbandonano la nave, 22 partono e 15 restano, con l'intento, se necessario, di trascorrere accanto alla nave immobile tutto l'inverno. Costruiscono sul ghiaccio, a poca distanza dalla nave, un rifugio in legno come ulteriore riparo.

Il 24 Novembre vengono investiti da una tempesta violentissima, ci vogliono ore perché si quieti, e quando finalmente i marinai possono uscire dal rifugio della Baychimo nessuna traccia. Il capitano dà per scontato che sia affondata durante la bufera.

Invece un cacciatore Inuit la vede a 72 km di distanza, riferisce l'avvistamento. L'equipaggio le dà la caccia, la trova, ancora una volta nella morsa del ghiaccio. Decide che è impossibile che resista all'inverno, rimuove dalla stiva il carico più prezioso e abbandona la nave.

Gli avvistamenti però non si fermano.

All'inizio del 1932 è a 480 km verso est.

A Marzo naviga pacificamente vicino a Nome / *noom*/, sulla costa in Alaska.

A Marzo 1933 un gruppo di nativi dell'Alaska riesce a salire a bordo salvo poi finirci bloccato sopra per 10 giorni per via di un "bizzarro temporale".

Luglio 1934, sale a bordo un gruppo di esploratori che la raggiunge a bordo di una scuna.

L'ultimo ad imbarcarsi è il capitano Hugh Polson, a Novembre del 1939. Vuole salvare la nave, ma è circondata da lastroni di ghiaccio che minacciano di fondersi, e così deve abbandonarla ancora. È facile immaginarlo a voltarsi indietro, mentre la lascia di nuovo al suo destino, magari mentre il giorno intorno si affievolisce e il vento si fa più tagliente.

Da allora la Baychimo viene avvistata varie volte, a galleggiare solitaria e senza guida, e testarda sfugge sempre alla cattura, come non sopportasse più di venir domata.

Nel 1969, 38 anni dopo l'abbandono, viene registrata ancora una volta incastonata nel ghiaccio e da allora nessuno l'ha più rivistata.

Nel 2006 il governo dell'Alaska ha lanciato un progetto di ricerca per scoprire dove sia finita, se sia sopra o sotto la superficie del mare, ma ad oggi ancora non l'hanno trovata.

Affascinante com'è la storia della Baychimo però deve competere con quella della SS Ourang Medan, che invariabilmente compare sul podio in qualsiasi lista delle navi fantasma più famose della storia.

La sua storia si compone di frammenti e accenni, a partire dal Febbraio del 1948. Vari giornali, registri della guardia costiera, quotidiani e settimanali rimbalsano notizie più o meno vaghe di un "incidente". Di fatto però l'accuratezza di questi resoconti rimane in discussione, al punto che non possiamo essere sicuri di nulla, neanche che la nave sia davvero esistita, perché non sono emersi ad oggi dettagli in merito alla sua storia o alla sua costruzione, non si sa da dove provenisse tanto quanto è un mistero cosa ne sia stato di lei.

Il primo a parlare dell'accaduto è un giornale olandese-indonesiano. Pubblica 3 articoli tra febbraio e marzo, che raccontano come, a 740 km sudest dalle isole Marshall una nave il cui nome non viene mai menzionato abbia incontrato la Ourang Medan. C'è un solo superstite, che viene ritrovato da un missionario italiano su un atollo, e una volta che mi sono buttata alla ricerca ho scoperto anche su questo un dettaglio che credo valga la pena nominare: Taongi o Bokak è un atollo nell'Oceano Pacifico, fatto di corallo. Fa parte a livello amministrativo delle isole Marshall e misura in totale 3,2 km quadrati. È ovviamente riserva naturale e già all'epoca era completamente disabitato. È finito nelle grinfie del Dominio di Melchizedek, una micronazione internazionale autodichiarata e non riconosciuta da nessun altro governo, nota per aver facilitato gigantesche truffe bancarie tra gli anni '90 e i duemila. Il fondatore del Dominio, Mark Pedley, dichiara sovranità sull'atollo di Taongi, salvo aver già scontato anni di prigione per frode ed essere al momento ricercato dalla polizia statunitense.

Comunque, ben prima di tutto questo dicevamo un superstite, un naufrago, di origini tedesche, ha raggiunto le coste dell'atollo e da lì viene salvato, ma è ormai in fin di vita. Con gli ultimi respiri racconta al missionario che la nave su cui era imbarcato stava trasportando un carico di acido solforico, e lo trasportava con poca cura, il viaggio era pericoloso anche solo per questo. A quanto dice la maggior parte della ciurma era morta avvelenata dai fumi velenosi provenienti dai contenitori rotti, impilati uno sull'altro nella stiva. Stavano veleggiando da un piccolo porto cinese verso la Costa Rica, facendo ben attenzione ad evitare le rotte più conosciute, per schivare i controlli delle autorità. Dopo aver raccontato questo quanto il tedesco senza nome passa a miglior vita e il missionario che ne ha accolto l'ultimo racconto se ne fa carico a sua volta, passando la storia all'autore dell'articolo, Silvio Scherli, di Trieste.

L'articolo olandese finisce con queste frasi "questa è l'ultima parte del mistero della Ourang Medan. Ripetiamo ancora una volta che non abbiamo alcun dato su questo mistero del mare né possiamo rispondere alle tante domande di questa storia. Da una parte è chiaramente un'emozionante avventura, dall'altra il suo autore, Silvio Scherli, ci assicura sia vera."

Il bravo Scherli risulta anche autore di un rapporto su Trieste datato 28 Settembre 1959, cosa che dico perché altre info su di lui fanno pensare ad una burla: nel 1940 anche il Daily Mirror e lo Yorkshire Evening Post rimbalsano il racconto, ma con qualche dettaglio diverso e l'autore della storia, sempre di Trieste, questa volta si chiama Silvio Scherzi.

Ma qual è la storia, esattamente?

A quanto pare a giugno 1947 due vascelli americani, la City of Baltimore e la Silver Star stanno navigando lo Stretto di Malacca, e captano un s.o.s. in codice morse dalla nave mercantile Ourang Medan che batte bandiera olandese. Il codice per intero dice così: "s.o.s. dalla Ourang Medan. Galleggiamo. Tutti gli ufficiali incluso il capitano morti in sala nautica e sul ponte. Forse tutto l'equipaggio." seguono alcuni punti e linee confusi, poi arrivano due parole ben chiare: "io" "muoio".

Il messaggio finisce così, nei brividi, nel silenzio.

La Silver Star rintraccia e raggiunge la Ourang Medan, che non mostra alcun danno. Lo scafo è intonso e la nave a livello meccanico appare in ordine. Ma ci sono decine di cadaveri, sparpagliati ovunque. I loro volti congelati in un'istantanea terrificante. Sulla schiena, guardano in su verso il sole con espressioni che vengono descritte "di puro panico" sembrano "orribili caricature". Nessun sopravvissuto e nessuna ferita sui caduti che possa giustificare tutta questa morte.

L'equipaggio della Silver Star combatte il disagio e la paura e si prepara a rimorchiare la Ourang Medan in porto, quando all'improvviso un incendio scoppia violentissimo nella stiva e li costringe ad abbandonarla alle fiamme, rendendo così impossibile qualunque genere di indagine a bordo. Poco dopo essere sbarcati guardano la Ourang Medan esplodere e alla fine affondare completamente.

Una delle teorie più gettonate è quella secondo cui a bordo ci fossero sostanze chimiche assortite, cosa che in linea di massima non è mai una buona idea, soprattutto se una di esse è gas nervino a scopo bellico. Secondo questa ipotesi acqua di mare sarebbe finita in stiva reagendo con il carico ed emettendo così gas tossici, causando la morte dell'equipaggio per asfissia e/o avvelenamento.

Una volta raggiunta la nitroglicerina l'acqua di mare avrebbe causato l'esplosione riportata dai testimoni.

Altri esperti hanno avanzato l'idea che uno dei boiler della nave fosse danneggiato, causando un avvelenamento da monossido di carbonio.

Avrebbe potuto tutto fermarsi qui, ma l'interesse nella Ourang Medan e la sua triste sorte riprende spinta nel 1959, quando arriva una lettera al direttore della CIA Allen Dulles, da parte di C.H. Marck, di Scottsdale Arizona.

La lettera racconta delle morti inspiegabili, delle espressioni di terrore sui volti dell'equipaggio, e chiede se non ci sia spazio per, e cito, "qualcosa di sconosciuto" nella faccenda.

La lettera è stata divulgata il 5 maggio del 2003, e le conseguenti risposte, che hanno un tono quasi sprezzante e danno scarsa considerazione al messaggio.

Gli scettici tirano anche in ballo il fatto che non ci sia registro dell'incidente nel Lloyd's Register, il registro contenente informazioni su tutti i natanti mercantili a motore di almeno 100 tonnellate di stazza, ed è pubblicato annualmente dal 1764. I natanti rimangono registrati finché non sono affondati, arenati, permanentemente attraccati o smantellati.

La Silver Star, la nave che aveva tentato il salvataggio della Ourang Medan, risulta, ma sui suoi diari non c'è menzione dell'incidente.

Il nome Ourang Medan non risulta registrato da nessuna parte, ma, nel caso trasportasse gas nervino dall'esercito giapponese per consegnarlo agli Americani dopo la guerra, gli Stati Uniti avrebbero avuto interesse a non generare una traccia cartacea, e l'avrebbe certamente fatto viaggiare su un vascello non registrato.

È mai esistita davvero la Ourang Medan? O è solo il frutto di una fervida immaginazione o ancora, il simbolo di altre navi, altri vascelli decimati dalla sorte?

E infine quella che è forse la madre di tutte le navi fantasma, è considerata persino l'archetipo dell'immagine stessa di nave fantasma. Questa è la storia della Mary Celeste.

La costruzione della Mary Celeste inizia ufficialmente alla fine del 1860 in un villaggio dell'isola di Spencer. Viene assemblata con legno locale, due alberi, a fasciame affrontato, viene armata come un brigantino e battezzata Amazon.

Viene varata il 18 Maggio 1861, è lunga poco più di 30 metri, per 8.

Il suo primo capitano è uno dei 9 proprietari, Robert McLellan.

Per il suo viaggio inaugurale la Amazon deve andare da Spencer Island a Five Islands, è una rotta di circa 90 km.

Subito dopo aver supervisionato la fase di stivaggio, il capitano McLellan si ammala, immediatamente, all'inizio del viaggio. La sua condizione peggiora con grande rapidità tanto che la Amazon torna a Spencer Island più veloce che può, ma comunque il 19 giugno il capitano muore.

Lo sostituisce John Parker, e la nave riparte come previsto per trasportare legname a Londra. Lungo il tragitto la Amazon impatta contro attrezzatura da pesca nello stretto di Eastport, in Maine e al ritorno, lasciata Londra sperona e affonda un altro brigantino nella Manica. Nonostante questo Parker rimane il comandante della Amazon per altri due anni, durante i quali lavora principalmente nel commercio con le "Indie occidentali".

Attraversa l'Atlantico, arriva a Marsiglia nel 1861 dove viene ridipinta da Honoré de Pellegrin, un noto artista navale. Sono anni pacifici, questi, durante i quali i capitani si susseguono senza problemi.

Finché nell'ottobre del 1867 un temporale arena la nave all'Isola del Capo Brètone e i danni sono così gravi che la Amazon viene abbandonata. Il 15 viene acquistata come relitto da Alexander McBean.

McBean a sua volta rivende il relitto che lo rivende ancora, finché arriva nelle mani di Richard Haines, che la paga 1.750 dollari poi ne spende quasi 9.000 per ripararla. Promuove sé stesso capitano e registra la nave con un nuovo nome, a Dicembre 1868 rinasce la Mary Celeste.

Il costo delle riparazioni dev'essere stato tale e tanto che Haines perde la nave ai creditori meno di un anno dopo.

Viene modificata, allargata, appesantita.

Nel 1872 arriva anche il suo nuovo capitano, si chiama Benjamin Briggs. È figlio di un lupo di mare, e tutti i suoi fratelli sono uomini dell'oceano. Ha una reputazione impeccabile, e lavora da così tanto che ha considerato l'ipotesi di andare in pensione, insieme al fratello Oliver. Erano pronti a restare in un posto, a smettere di viaggiare. Ma il richiamo dev'essere stato troppo forte, e i due non solo non vanno in pensione, ma investono ciascuno i propri risparmi in una quota di una nave. Oliver sceglie la Julia A. Hallock e Benjamin la Mary Celeste.

Il suo primo viaggio come capitano ha come destinazione Genova. A bordo con lui ci sono la moglie e la figlia piccola, due anni appena. Il figlio andava già a scuola, quindi resta a casa, con la nonna. Briggs sceglie la ciurma con cura, uno per uno. Il suo primo ufficiale, Albert, aveva già navigato sotto il suo comando. Quando verranno descritti, chi li conosceva bene dirà che erano tutti "solidi marinai di prima classe".

Briggs scrive alla madre, subito prima della partenza, e le dice quanto sia soddisfatto della nave e dell'equipaggio.

Il 20 ottobre del 1872 Briggs guarda dal molo 50 di NY la nave che viene caricata, ha a bordo 1701 barili di alcool denaturato.

La mattina di Martedì 5 Novembre la nave lascia il molo 50, ma il tempo è incerto, e Briggs decide di aspettare condizioni migliori.

Restano ancorati a Staten Island per due giorni, e da lì scrivono ancora, la moglie di Briggs scrive alla suocera "Di ad Arthur" che è l'altro bambino "che dipendo molto dalle lettere che vorrà mandarmi, ed io cercherò di ricordarmi ogni dettaglio del viaggio che gli piacerà ascoltare al mio ritorno". La sera prima della partenza Briggs cena con un vecchio amico e a sua volta capitano, David Morehouse. Anche lui è in partenza, a bordo della Dei Gratia e sulla stessa rotta della Mary Celeste, con qualche giorno di scarto.

Il 7 novembre La Mary Celeste lascia il porto e si avventura nell'Atlantico.

La Dei Gratia è a metà tra le Azzorre e la costa del Portogallo. Sono le 13 di mercoledì 4 Dicembre 1872. Il capitano Morehouse viene chiamato sul ponte dal timoniere. C'è qualcosa a quasi 10 km, è un vascello, e sembra puntare dritto alla Dei Gratia. Qualsiasi cosa sia si muove in modo ineguale, imprevedibile, le vele sono posizionate in modo strano. Morehouse è sicuro, appena vede il vascello, che c'è qualcosa che non va.

Le due navi si avvicinano, non si vede nessuno sul ponte della nave misteriosa. La Dei Gratia manda tutti i segnali del caso, ma non ottiene risposta. Quando le navi si affiancano diventa leggibile il nome a poppa, la nave che vaga senza controllo è la Mary Celeste.

Il capitano manda il suo primo ufficiale e il secondo ufficiale ad investigare.

I due salgono a bordo e trovano la Mary Celeste completamente deserta. Le vele sono issate solo a metà e danneggiate, alcune mancano addirittura, gran parte del sartame è danneggiato e alcune funi pendono mollemente

Il boccaporto principale è ben chiuso, ma quello a prua e l'interponte sono aperti, le loro coperture sono lì accanto, sul ponte.

Manca l'unica piccola scialuppa di salvataggio, la chiesuola, alloggiamento della bussola, non è esattamente nella sua posizione, e la copertura in vetro è rotta.

In stiva c'è un metro d'acqua, che non è poca, ma non un livello allarmante per una nave come la Mary Celeste. Sul ponte c'è una canna da sondaggio, con la quale l'equipaggio deve aver sondato l'acqua nel locale merci.

Dev'essere stato uno spettacolo spettrale, aggirarsi su quella nave silenziosa, deserta. I due trovano i diari di bordo, l'ultima voce è del 25 novembre, 9 giorni prima. Registra la posizione della nave, a 740 km dal punto di incontro con la Dei Gratia.

Le cabine sono spolte d'acqua, ma per il resto in ordine. Anche la cambusa è ordinata, non c'è cibo in preparazione, ma le provviste sono ampie e riposte con precisione.

In quella di Briggs, il capitano, ci sono vari effetti personali, inclusa una spada al sicuro nel suo fodero, sotto il letto.

Mancano tutti gli incartamenti della nave e gli strumenti di navigazione, ma per il resto non c'è segno di violenza, incendi.

I due ufficiali deducono che la ciurma si sia ordinatamente allontanata con la scialuppa di salvataggio.

Tornano sulla Dei Gratia e riferiscono a Morehouse, il quale decide di trasportare la Mary Celeste a Gibilterra, visto che secondo il diritto della navigazione gli spetta una sostanziosa ricompensa valutata sul valore del relitto e la difficoltà del salvataggio.

La ciurma della Dei Gratia si divide, 4 restano a bordo e gli altri 4 passano alla Mary Celeste. Sono troppo pochi per navigare navi di quella stazza e il viaggio è lento, faticosissimo, difficoltoso.

Arrivano a mezza giornata di distanza e la Mary Celeste viene immediatamente sequestrata in vista dell'ineluttabile inchiesta sull'accaduto.

A guidare la procedura c'è un tale Flood, che la storia ricorda con la poco lusinghiera descrizione di un uomo "la cui arroganza e vanagloria erano inversamente proporzionali al suo intelletto". Flood si convince che c'è del marcio sulla Mary Celeste e che la sua origine sia l'alcool.

Così la nave viene esaminata da cima a fondo. Vengono trovate possibili tracce di sangue sulla spada del capitano e due tagli, uno su ciascun lato della prua, ma l'esaminatore è sicuro che non siano il risultato di una collisione o di una secca, ma siano piuttosto stati inferti deliberatamente. C'è una macchia su uno dei corrimano, forse sangue anche qui, e l'incisione profonda di qualcosa simile ad un'ascia.

Il rapporto sostiene che la nave non possa aver incontrato difficili condizioni meteo, perché c'è una boccetta d'olio per la macchina da cucire che non si è rovesciata, neanche una goccia.

Flood è sicuro che l'abbandono della nave sia stato violento e scrive a Londra comunicando questo quanto, oltre alla propria ipotesi: a suo parere la ciurma è arrivata all'alcool (del quale ignora il fatto che non sia potabile), resi incontrollabili e feroci dal bere hanno ucciso la famiglia Briggs e il primo ufficiale.

A gennaio, i tempi erano quello che erano, le analisi sulle macchie rivelano che non si tratta di sangue, né sulla spada né sulla ringhiera.

Tutte le "teorie" di Flood vengono smentite e Morehouse fa il possibile per far arrivare almeno il cargo a destinazione, cosa che significherà, per lui e il resto del suo equipaggio, sospetti e malelingue scatenate per tutta la vita.

Quando ho descritto come la nave sia stata ritrovata hai probabilmente pensato che tu, questa storia, la conoscevi già, ma con qualche dettaglio diverso.

È probabilmente grazie a due esempi di stampa, l'uno sensazionalistico, l'altro fiction.

Nel 1883 il Los Angeles Times racconta l'accaduto aggiunge dettagli deliziosamente gotici ai fatti. L'articolo recita così: "Le vele perfettamente spiegate, il timone ben saldo, non una fune fuori posto. Il fuoco acceso in cambusa e la cena nei piatti, intonsa e ancora tiepida, il diario di bordo aggiornato ad un'ora prima del ritrovamento".

L'altro "colpevole" è niente meno che Arthur Conan Doyle, che nel 1884, ha solo 25 anni a questo punto, scrive per il Cornhill Magazine una storia che assicura alla Mary Celeste l'immortalità: si tratta del J. Habakuk Jephson's Statement, una fittizia testimonianza in prima persona di un presunto superstite della Marie Celeste, versione leggermente modificata della Mary Celeste. La storia esce anonima.

Da lì in avanti comunque la acque, narrative, s'intende, sono talmente confuse che anche oggi a volte il nome della nave viene ricordato come Marie invece di Mary, e la storia e l'immaginazione viaggiano l'una accanto all'altra confondendosi spesso.

1904, la teoria di punta è quella di un calamaro gigante che afferra uno per uno tutti i membri della ciurma. I più attenti se non altro obiettano chiedendosi cosa potesse farsene un calamaro gigante di un sestante.

Nel 1924 il Daily Express pubblica una storia secondo la quale l'equipaggio della Mary Celeste ha incontrato una nave a vapore abbandonata, l'ha rapinata e si è rifatta una vita in Spagna, versione dei fatti che venne creduta a lungo e da molti per colpa, dicono i più, della magia della stampa.

Sono state invocate tutte le spiegazioni possibili, dal triangolo delle Bermuda agli alieni ad Atlantide. Quando dico "tutte", dico sul serio.

E anche l'arte non ha saputo resistere al mistero:

per la Hammer film Productions a bordo c'è stato anche Bela Lugosi nel Mistero della Mary Celeste del 1935.

Persino Doctor Who ha detto la sua, nell'episodio Flight Through Eternity del 1965. Ovviamente sono stati i Dalek!

Le sorti ufficiali della Mary Celeste sono molto meno divertenti. Tornata a New York nel 1873 si era guadagnata la nomea di nave sfortunata, e non la voleva più nessuno.

Il consorzio che la possedeva la vendette in rimessa a un gruppetto di uomini d'affari, che la usano per tratte commerciali verso l'Oceano Indiano, senza mai rifarsi dei soldi spesi.

Nel 1879 deve attraccare in fretta e furia all'isola di Sant'Elena, perché il suo capitano ha bisogno di un medico. Morirà di lì a poco, il terzo del suo grado a subire una fine prematura.

La fama della nave peggiora di conseguenza.

A Gennaio del 1885, carica di ciarpame senza valore dichiarato come beni preziosi e assicurati per 30.000 dollari (oggi sarebbero 850.000) la Mary Celeste arriva a Port au Prince, ad Haiti. Al timone c'è il comandante del momento, Gilman Parker, che ha cospirato ai danni dell'assicurazione e la guida contro la barriera corallina, strappandole il fondo e di fatto distruggendola al di là di ogni possibile riparazione. L'imbroglio non resse e Parker fu incriminato per frode e per **baratteria**, cioè il naufragio doloso, crimine in diritto marittimo punibile con la pena di morte. Il giudice però, memore delle tante disgrazie che avevano colpito la Mary Celeste, fece rilasciare gli accusati. Ciò nonostante il capitano Parker morì in completa povertà tre mesi dopo, uno dei suoi soci finì in manicomio e l'altro si suicidò.

Nel 2001 Clive Cussler, autore e archeologo marino, mancato a Febbraio di quest'anno, guidò una spedizione alla barriera corallina Rochelais (ci sono video della spedizione, anche qui trovi i link sul sito, e sostenne di aver ritrovato quel poco che ancora esiste della Mary Celeste, alcuni artefatti in metallo e pezzi di legno. Il resto è perduto, incastonato nel corallo.

Non c'è mai stato accordo su uno scenario soltanto, e la storia della Mary Celeste resta un mistero che ha tormentato famiglie intere, chi abbia direttamente perso qualcuno che si trovava a bordo e le centinaia di persone che hanno tentato, ad oggi inutilmente, di risolvere l'arcano.

Sull'isola di Spencer, dove il brigantino fu costruito, è stato eretto un monumento all'equipaggio perduto ed è stato persino costruito un cinema all'aperto che ha la forma del suo scafo.

Sono stati stampati francobolli commemorativi, ma la Mary Celeste rimane indomabile, e in entrambi i casi i francobolli ne ricordano il nome sbagliato, Marie.

Oggi i misteri del mare vengono misurati in una scala che arriva alla Mary Celeste, emblema della nave fantasma e prova che il vecchio proverbio dice il vero: il mare non rivela mai i suoi segreti.