Vingt mille lieues sous les mers

Jules Verne



LES ESSENTIELS UP'

UPblisher

EXTRAIT

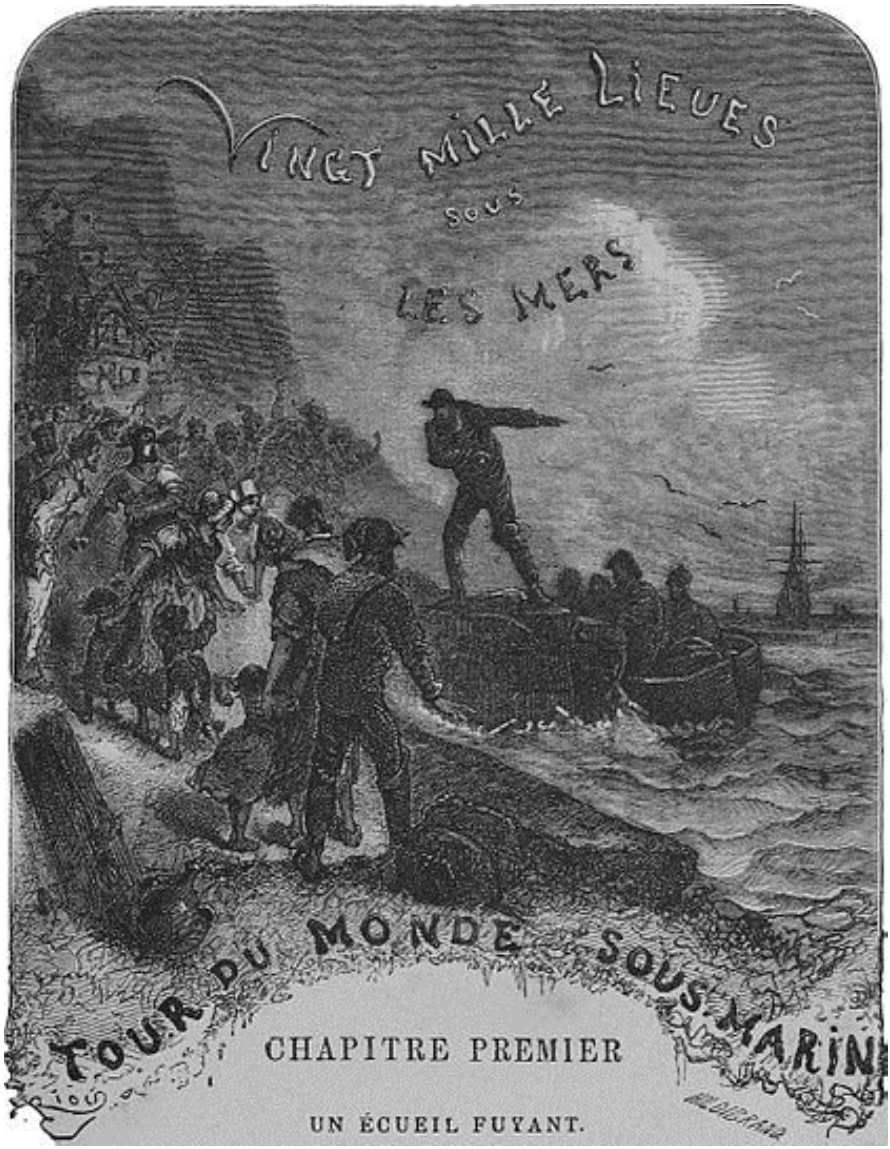
Vingt mille lieues sous les mers

Jules Verne





PREMIÈRE PARTIE


VINGT MILLE LIEUES
SOUS
LES MERS
TOUR DU MONDE SOUS MARIN
CHAPITRE PREMIER
UN ÉCUEIL FUYANT.

CHAPITRE PREMIER

UN ÉCUEIL FUYANT

L'année 1866 fut marquée par un événement bizarre, un phénomène inexpliqué et inexplicable que personne n'a sans doute oublié. Sans parler des rumeurs qui agitaient les populations des ports et surexcitaient l'esprit public à l'intérieur des continents, les gens de mer furent particulièrement émus. Les négociants, armateurs, capitaines de navires, skippers et masters de l'Europe et de l'Amérique, officiers des marines militaires de tous pays, et, après eux, les gouvernements des divers États des deux continents, se préoccupèrent de ce fait au plus haut point.

En effet, depuis quelque temps, plusieurs navires s'étaient rencontrés sur mer avec « une chose énorme, » un objet long, fusiforme, parfois phosphorescent, infiniment plus vaste et plus rapide qu'une baleine.

Les faits relatifs à cette apparition, consignés aux divers livres de bord, s'accordaient assez exactement sur la structure de l'objet ou de l'être en question, la vitesse inouïe de ses mouvements, la puissance surprenante de sa locomotion, la vie particulière dont il semblait doué. Si c'était un cétacé, il surpassait en volume tous ceux que la science avait classés jusqu'alors. Ni Cuvier, ni Lacépède, ni M. Dumeril, ni M. de Quatrefages n'eussent admis l'existence d'un tel monstre — à moins de l'avoir vu, ce qui s'appelle vu de leurs propres yeux de savants.

À prendre la moyenne des observations faites à diverses reprises, — en rejetant les évaluations timides qui assignaient à cet objet une longueur de deux cents pieds, et en repoussant les opinions exagérées qui le disaient large d'un mille et long de trois, — on pouvait affirmer,

cependant, que cet être phénoménal dépassait de beaucoup toutes les dimensions admises jusqu'à ce jour par les ichtyologistes, — s'il existait toutefois.

Or, il existait, le fait en lui-même n'était plus niable, et, avec ce penchant qui pousse au merveilleux la cervelle humaine, on comprendra l'émotion produite dans le monde entier par cette surnaturelle apparition. Quant à la rejeter au rang des fables, il fallait y renoncer.

En effet, le 20 juillet 1866, le steamer *Governor-Higginson*, de *Calcutta and Burnach steam navigation Company*, avait rencontré cette masse mouvante à cinq milles dans l'est des côtes de l'Australie. Le capitaine Baker se crut, tout d'abord, en présence d'un écueil inconnu ; il se disposait même à en déterminer la situation exacte, quand deux colonnes d'eau, projetées par l'inexplicable objet, s'élancèrent en sifflant à cent cinquante pieds dans l'air. Donc, à moins que cet écueil ne fût soumis aux expansions intermittentes d'un geyser, le *Governor-Higginson* avait affaire bel et bien à quelque mammifère aquatique, inconnu jusque-là, qui rejetait par ses évents des colonnes d'eau, mélangées d'air et de vapeur.

Pareil fait fut également observé le 23 juillet de la même année, dans les mers du Pacifique, par le *Cristobal-Colon*, de *West India and Pacific steam navigation Company*. Donc, ce cétacé extraordinaire pouvait se transporter d'un endroit à un autre avec une vélocité surprenante, puisque à trois jours d'intervalle, le *Governor-Higginson* et le *Cristobal-Colon* l'avaient observé en deux points de la carte séparés par une distance de plus de sept cents lieues marines.

Quinze jours plus tard, à deux mille lieues de là, l'*Helvetia*, de la *Compagnie Nationale*, et le *Shannon*, du *Royal-Mail*, marchant à contrebord dans cette portion de l'Atlantique comprise entre les États-Unis et l'Europe, se

signalèrent respectivement le monstre par 42° 15′ de latitude nord, et 60° 35′ de longitude à l'ouest du méridien de Greenwich. Dans cette observation simultanée, on crut pouvoir évaluer la longueur minimum du mammifère à plus de trois cent cinquante pieds anglais[1], puisque le *Shannon* et l'*Helvetia* étaient de dimension inférieure à lui, bien qu'ils mesurassent cent mètres de l'étrave à l'étambot. Or, les plus vastes baleines, celles qui fréquentent les parages des îles Aléoutiennes, le Kulammak et l'Umgullick, n'ont jamais dépassé la longueur de cinquante-six mètres, — si même elles l'atteignent.

Ces rapports arrivés coup sur coup, de nouvelles observations faites à bord du transatlantique *le Pereire*, un abordage entre *l'Etna*, de la ligne Inman, et le monstre, un procès-verbal dressé par les officiers de la frégate française *la Normandie*, un très sérieux relèvement obtenu par l'état-major du commodore Fitz-James à bord du *Lord-Clyde*, émurent profondément l'opinion publique. Dans les pays d'humeur légère, on plaisanta le phénomène, mais les pays graves et pratiques, l'Angleterre, l'Amérique, l'Allemagne, s'en préoccupèrent vivement.

Partout dans les grands centres, le monstre devint à la mode ; on le chanta dans les cafés, on le bafoua dans les journaux, on le joua sur les théâtres. Les canards eurent là une belle occasion de pondre des œufs de toute couleur. On vit réapparaître dans les journaux — à court de copie — tous les êtres imaginaires et gigantesques, depuis la baleine blanche, le terrible « Moby Dick » des régions hyperboréennes, jusqu'au Kraken démesuré, dont les tentacules peuvent enlacer un bâtiment de cinq cents tonneaux et l'entraîner dans les abîmes de l'Océan. On

[1] Environ 106 mètres. Le pied anglais n'est que de 30, 40 centimètres.

reproduisit même les procès-verbaux des temps anciens les opinions d'Aristote et de Pline, qui admettaient l'existence de ces monstres, puis les récits norvégiens de l'évêque Pontoppidan, les relations de Paul Heggede, et enfin les rapports de M. Harrington, dont la bonne foi ne peut être soupçonnée, quand il affirme avoir vu, étant à bord du *Castillan*, en 1857, cet énorme serpent qui n'avait jamais fréquenté jusqu'alors que les mers de l'ancien *Constitutionnel*.

Alors éclata l'interminable polémique des crédules et des incrédules dans les sociétés savantes et les journaux scientifiques. La « question du monstre » enflamma les esprits. Les journalistes, qui font profession de science en lutte avec ceux qui font profession d'esprit, versèrent des flots d'encre pendant cette mémorable campagne ; quelques-uns même, deux ou trois gouttes de sang, car du serpent de mer, ils en vinrent aux personnalités les plus offensantes.

Six mois durant, la guerre se poursuivit avec des chances diverses. Aux articles de fond de l'Institut géographique du Brésil, de l'Académie royale des sciences de Berlin, de l'Association Britannique, de l'Institution Smithsonnienne de Washington, aux discussions du *The Indian Archipelago*, du *Cosmos* de l'abbé Moigno, des *Mittheilungen* de Petermann, aux chroniques scientifiques des grands journaux de la France et de l'étranger, la petite presse ripostait avec une verve intarissable. Ses spirituels écrivains parodiant un mot de Linné, cité par les adversaires du monstre, soutinrent en effet que « la nature ne faisait pas de sots », et ils adjurèrent leurs contemporains de ne point donner un démenti à la nature, en admettant l'existence des Krakens, des serpents de mer, des « Moby Dick », et autres élucubrations de marins en délire. Enfin, dans un article d'un journal satirique très-redouté, le plus aimé de ses

rédacteurs, brochant sur le tout, poussa au monstre, comme Hippolyte, lui porta un dernier coup et l'acheva au milieu d'un éclat de rire universel. L'esprit avait vaincu la science.

Pendant les premiers mois de l'année 1867, la question parut être enterrée, et elle ne semblait pas devoir renaître, quand de nouveaux faits furent portés à la connaissance du public. Il ne s'agit plus alors d'un problème scientifique à résoudre, mais bien d'un danger réel, sérieux à éviter. La question prit une tout autre face. Le monstre redevint îlot, rocher, écueil, mais écueil fuyant, indéterminable, insaisissable.

Le 5 mars 1867, le *Moravian*, de *Montréal Océan Company*, se trouvant pendant la nuit par 27°30' de latitude et 72°15' de longitude, heurta de sa hanche de tribord un roc qu'aucune carte ne marquait dans ces parages. Sous l'effort combiné du vent et de ses quatre cents chevaux-vapeur, il marchait à la vitesse de treize nœuds. Nul doute que sans la qualité supérieure de sa coque, le *Moravian*, ouvert au choc, ne se fût englouti avec les deux cent trente-sept passagers qu'il ramenait du Canada.

L'accident était arrivé vers cinq heures du matin, lorsque le jour commençait à poindre. Les officiers de quart se précipitèrent à l'arrière du bâtiment. Ils examinèrent l'Océan avec la plus scrupuleuse attention. Ils ne virent rien, si ce n'est un fort remous qui brisait à trois encablures, comme si les nappes liquides eussent été violemment battues. Le relèvement du lieu fut exactement pris, et le *Moravian* continua sa route sans avaries apparentes. Avait-il heurté une roche sous-marine, ou quelque énorme épave d'un naufrage ? On ne put le savoir ; mais, examen fait de sa carène dans les bassins de radoub, il fut reconnu qu'une partie de la quille avait été brisée.

Ce fait, extrêmement grave en lui-même, eût peut-être été oublié comme tant d'autres, si, trois semaines après, il

ne se fût reproduit dans des conditions identiques. Seulement, grâce à la nationalité du navire victime de ce nouvel abordage, grâce à la réputation de la Compagnie à laquelle ce navire appartenait, l'événement eut un retentissement immense.

Personne n'ignore le nom du célèbre armateur anglais Cunard. Cet intelligent industriel fonda, en 1840, un service postal entre Liverpool et Halifax, avec trois navires en bois et à roues d'une force de quatre cents chevaux, et d'une jauge de onze cent soixante-deux tonneaux. Huit ans après, le matériel de la Compagnie s'accroissait de quatre navires de six cent cinquante chevaux et de dix-huit cent vingt tonnes, et, deux ans plus tard, de deux autres bâtiments supérieurs en puissance et en tonnage. En 1853, la compagnie Cunard, dont le privilège pour le transport des dépêches venait d'être renouvelé, ajouta successivement à son matériel *l'Arabia*, *le Persia*, *le China*, *le Scotia*, *le Java*, *le Russia*, tous navires de première marche, et les plus vastes qui, après le *Great-Eastern*, eussent jamais sillonné les mers. Ainsi donc, en 1867, la Compagnie possédait douze navires, dont huit à roues et quatre à hélices.

Si je donne ces détails très succincts, c'est afin que chacun sache bien quelle est l'importance de cette compagnie de transports maritimes, connue du monde entier pour son intelligente gestion. Nulle entreprise de navigation transocéanienne n'a été conduite avec plus d'habileté ; nulle affaire n'a été couronnée de plus de succès. Depuis vingt-six ans, les navires Cunard ont traversé deux mille fois l'Atlantique, et jamais un voyage n'a été manqué, jamais un retard n'a eu lieu, jamais ni une lettre, ni un homme, ni un bâtiment n'ont été perdus. Aussi, les passagers choisissent-ils encore, malgré la concurrence puissante que lui fait la France, la ligne Cunard de préférence à toute autre, ainsi qu'il appert d'un relevé fait

sur les documents officiels des dernières années. Ceci dit, personne ne s'étonnera du retentissement que provoqua l'accident arrivé à l'un de ses plus beaux steamers.

Le 13 avril 1867, la mer étant belle, la brise maniable, le *Scotia* se trouvait par 15°12' de longitude et 45°37' de latitude. Il marchait avec une vitesse de treize nœuds quarante-trois centièmes sous la poussée de ses mille chevaux-vapeur. Ses roues battaient la mer avec une régularité parfaite. Son tirant d'eau était alors de six mètres soixante-dix centimètres, et son déplacement de six mille six cent vingt-quatre mètres cubes.

À quatre heures dix-sept minutes du soir, pendant le lunch des passagers réunis dans le grand salon, un choc, peu sensible, en somme, se produisit sur la coque du *Scotia*, par sa hanche et un peu en arrière de la roue de bâbord.

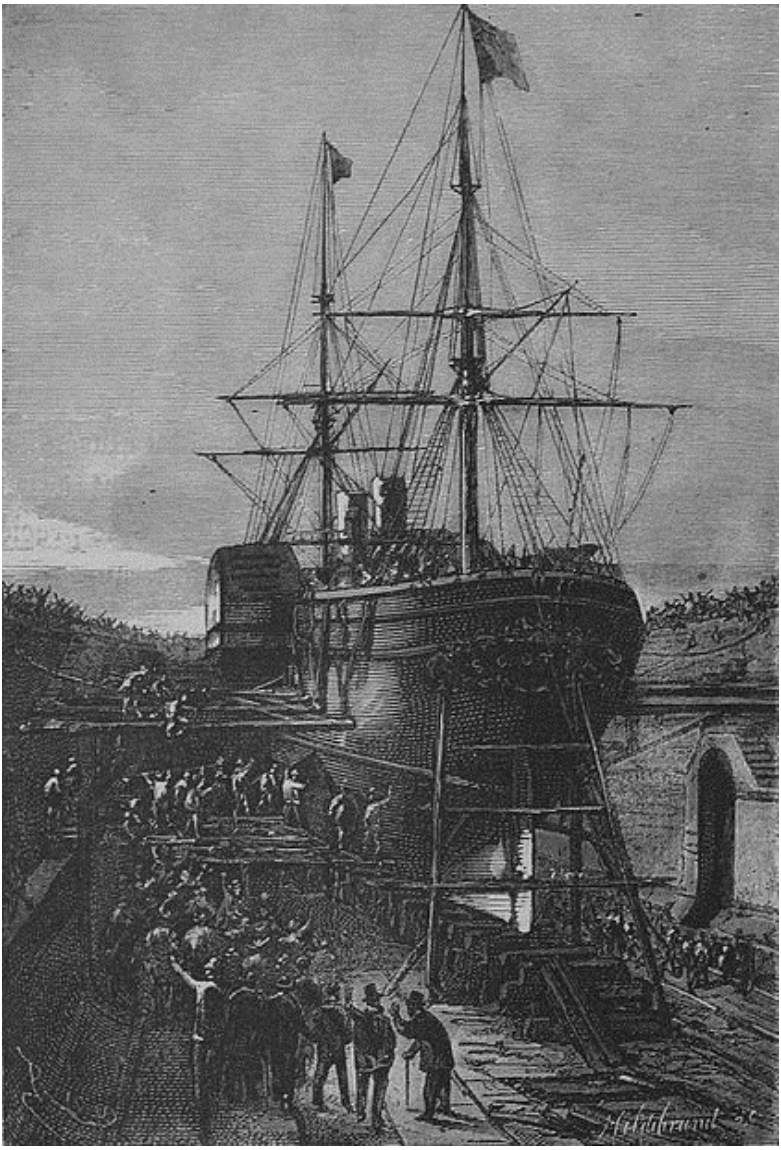
Le *Scotia* n'avait pas heurté, il avait été heurté, et plutôt par un instrument tranchant ou perforant que contondant. L'abordage avait semblé si léger que personne ne s'en fût inquiété à bord, sans le cri des caliers qui remontèrent sur le pont en s'écriant :

« Nous coulons ! nous coulons ! »

Tout d'abord, les passagers furent très-effrayés ; mais le capitaine Anderson se hâta de les rassurer. En effet, le danger ne pouvait être imminent. Le *Scotia*, divisé en sept compartiments par des cloisons étanches, devait braver impunément une voie d'eau.

Le capitaine Anderson se rendit immédiatement dans la cale. Il reconnut que le cinquième compartiment avait été envahi par la mer, et la rapidité de l'envahissement prouvait que la voie d'eau était considérable. Fort heureusement, ce compartiment ne renfermait pas les chaudières, car les feux se fussent subitement éteints.

Le capitaine Anderson fit stopper immédiatement, et l'un des matelots plongea pour reconnaître l'avarie.



Les ingénieurs procédèrent à la visite du Scotia

Quelques instants après, on constatait l'existence d'un trou large de deux mètres dans la carène du steamer. Une telle voie d'eau ne pouvait être aveuglée, et le *Scotia*, ses roues à demi noyées, dut continuer ainsi son voyage. Il se trouvait alors à trois cent mille du cap Clear, et après trois jours d'un retard qui inquiéta vivement Liverpool, il entra dans les bassins de la Compagnie.

Les ingénieurs procédèrent alors à la visite du *Scotia*, qui fut mis en cale sèche. Ils ne purent en croire leurs yeux. À deux mètres et demi au-dessous de la flottaison s'ouvrait une déchirure régulière, en forme de triangle isocèle. La cassure de la tôle était d'une netteté parfaite, et elle n'eût pas été frappée plus sûrement à l'emporte-pièce. Il fallait donc que l'outil perforant qui l'avait produite fût d'une trempe peu commune — et après avoir été lancé avec une force prodigieuse, ayant ainsi percé une tôle de quatre centimètres, il avait dû se retirer de lui-même par un mouvement rétrograde et vraiment inexplicable.

Tel était ce dernier fait, qui eut pour résultat de passionner à nouveau l'opinion publique. Depuis ce moment, en effet, les sinistres maritimes qui n'avaient pas de cause déterminée furent mis sur le compte du monstre. Ce fantastique animal endossa la responsabilité de tous ces naufrages, dont le nombre est malheureusement considérable ; car sur trois mille navires dont la perte est annuellement relevée au *Bureau-Veritas*, le chiffre des navires à vapeur ou à voiles, supposés perdus corps et biens par suite d'absence de nouvelles, ne s'élève pas à moins de deux cents !

Or, ce fut le « monstre » qui, justement ou injustement, fut accusé de leur disparition, et, grâce à lui, les communications entre les divers continents devenant de plus en plus dangereuses, le public se déclara et demanda

catégoriquement que les mers fussent enfin débarrassées et à tout prix de ce formidable cétacé.

CHAPITRE II

LE POUR ET LE CONTRE

À l'époque où ces événements se produisirent, je revenais d'une exploration scientifique entreprise dans les mauvaises terres du Nebraska, aux États-Unis. En ma qualité de professeur-suppléant au Muséum d'histoire naturelle de Paris, le gouvernement français m'avait joint à cette expédition. Après six mois passés dans le Nebraska, chargé de précieuses collections, j'arrivai à New York vers la fin de mars. Mon départ pour la France était fixé aux premiers jours de mai. Je m'occupais donc, en attendant, de classer mes richesses minéralogiques, botaniques et zoologiques, quand arriva l'incident du *Scotia*.

J'étais parfaitement au courant de la question à l'ordre du jour, et comment ne l'aurais-je pas été ? J'avais lu et relu tous les journaux américains et européens sans être plus avancé. Ce mystère m'intriguait. Dans l'impossibilité de me former une opinion, je flottais d'un extrême à l'autre. Qu'il y eut quelque chose, cela ne pouvait être douteux, et les incrédules étaient invités à mettre le doigt sur la plaie du *Scotia*.

À mon arrivée à New York, la question brûlait. L'hypothèse de l'îlot flottant, de l'écueil insaisissable, soutenue par quelques esprits peu compétents, était absolument abandonnée. Et, en effet, à moins que cet écueil n'eût une machine dans le ventre, comment pouvait-il se déplacer avec une rapidité si prodigieuse ?

De même fut repoussée l'existence d'une coque flottante, d'une énorme épave, et toujours à cause de la rapidité du déplacement.

Restaient donc deux solutions possibles de la question,

qui créaient deux clans très-distincts de partisans : d'un côté, ceux qui tenaient pour un monstre d'une force colossale ; de l'autre, ceux qui tenaient pour un bateau « sous-marin » d'une extrême puissance motrice.

Or, cette dernière hypothèse, admissible après tout, ne put résister aux enquêtes qui furent poursuivies dans les deux mondes. Qu'un simple particulier eût à sa disposition un tel engin mécanique, c'était peu probable. Où et quand l'eut-il fait construire, et comment aurait-il tenu cette construction secrète ?

Seul, un gouvernement pouvait posséder une pareille machine destructive et, en ces temps désastreux où l'homme s'ingénie à multiplier la puissance des armes de guerre, il était possible qu'un État essayât à l'insu des autres ce formidable engin. Après les chassepots, les torpilles, après les torpilles, les béliers sous-marins, puis, — la réaction. Du moins, je l'espère.

Mais l'hypothèse d'une machine de guerre tomba encore devant la déclaration des gouvernements. Comme il s'agissait là d'un intérêt public, puisque les communications transocéaniennes en souffraient, la franchise des gouvernements ne pouvait être mise en doute. D'ailleurs, comment admettre que la construction de ce bateau sous-marin eût échappé aux yeux du public ? Garder le secret dans ces circonstances est très-difficile pour un particulier, et certainement impossible pour un État dont tous les actes sont obstinément surveillés par les puissances rivales.

Donc, après enquêtes faites en Angleterre, en France, en Russie, en Prusse, en Espagne, en Italie, en Amérique, voire même en Turquie, l'hypothèse d'un Monitor sous-marin fut définitivement rejetée.

Le monstre revint donc à flots, en dépit des incessantes plaisanteries dont le lardait la petite presse, et dans cette voie, les imaginations se laissèrent bientôt aller aux plus

absurdes rêveries d'une ichtyologie fantastique.

À mon arrivée à New-York, plusieurs personnes m'avaient fait l'honneur de me consulter sur le phénomène en question. J'avais publié en France un ouvrage in-quarto en deux volumes intitulé : *Les Mystères des grands fonds sous-marins*. Ce livre, particulièrement goûté du monde savant, faisait de moi un spécialiste dans cette partie assez obscure de l'histoire naturelle. Mon avis me fut demandé. Tant que je pus nier la réalité du fait, je me renfermai dans une absolue négation. Mais bientôt, collé au mur, je dus m'expliquer catégoriquement. Et même, « l'honorable Pierre Aronnax, professeur au Muséum de Paris », fut mis en demeure par le *New-York-Herald* de formuler une opinion quelconque.

Je m'exécutai. Je parlai faute de pouvoir me taire. Je discutai la question sous toutes ses faces, politiquement et scientifiquement, et je donne ici un extrait d'un article très-nourri que je publiai dans le numéro du 30 avril.

« Ainsi donc, disais-je, après avoir examiné une à une les diverses hypothèses, toute autre supposition étant rejetée, il faut nécessairement admettre l'existence d'un animal marin d'une puissance excessive.

« Les grandes profondeurs de l'Océan nous sont totalement inconnues. La sonde n'a su les atteindre. Que se passe-t-il dans ces abîmes reculés ? Quels êtres habitent et peuvent habiter à douze ou quinze milles au-dessous de la surface des eaux ? Quel est l'organisme de ces animaux ? On saurait à peine le conjecturer.

« Cependant, la solution du problème qui m'est soumis peut affecter la forme du dilemme.

« Ou nous connaissons toutes les variétés d'êtres qui peuplent notre planète, ou nous ne les connaissons pas.

« Si nous ne les connaissons pas toutes, si la nature a encore des secrets pour nous en ichtyologie, rien de plus

acceptable que d'admettre l'existence de poissons ou de cétacés, d'espèces ou même de genres nouveaux, d'une organisation essentiellement « fondrière », qui habitent les couches inaccessibles à la sonde, et qu'un événement quelconque, une fantaisie, un caprice, si l'on veut, ramène à de longs intervalles vers le niveau supérieur de l'Océan.

« Si, au contraire, nous connaissons toutes les espèces vivantes, il faut nécessairement chercher l'animal en question parmi les êtres marins déjà catalogués, et dans ce cas, je serai disposé à admettre l'existence d'un *Narval géant*.

« Le narval vulgaire ou licorne de mer atteint souvent une longueur de soixante pieds. Quintuplez, décuplez même cette dimension, donnez à ce cétacé une force proportionnelle à sa taille, accroissez ses armes offensives, et vous obtenez l'animal voulu. Il aura les proportions déterminées par les Officiers du *Shannon*, l'instrument exigé par la perforation du *Scotia*, et la puissance nécessaire pour entamer la coque d'un steamer.

« En effet, le narval est armé d'une sorte d'épée d'ivoire, d'une hallebarde, suivant l'expression de certains naturalistes. C'est une dent principale qui a la dureté de l'acier. On a trouvé quelques-unes de ces dents implantées dans le corps des baleines que le narval attaque toujours avec succès. D'autres ont été arrachées, non sans peine, de carènes de vaisseaux qu'elles avaient percées d'outre en outre, comme un foret perce un tonneau. Le musée de la Faculté de médecine de Paris possède une de ces défenses longue de deux mètres vingt-cinq centimètres, et large de quarante-huit centimètres à sa base !

« Eh bien ! supposez l'arme dix fois plus forte, et l'animal dix fois plus puissant, lancez-le avec une rapidité de vingt milles à l'heure, multipliez sa masse par sa vitesse, et

vous obtenez un choc capable de produire la catastrophe demandée.

« Donc, jusqu'à plus amples informations, j'opinerais pour une licorne de mer, de dimensions colossales, armée, non plus d'une hallebarde, mais d'un véritable éperon comme les frégates cuirassées ou les « rams » de guerre, dont elle aurait à la fois la masse et la puissance motrice.

« Ainsi s'expliquerait ce phénomène inexplicable — à moins qu'il n'y ait rien, en dépit de ce qu'on a entrevu, vu, senti et ressenti — ce qui est encore possible ! »

Ces derniers mots étaient une lâcheté de ma part ; mais je voulais jusqu'à un certain point couvrir ma dignité de professeur, et ne pas trop prêter à rire aux Américains, qui rient bien, quand ils rient. Je me réservais une échappatoire. Au fond, j'admettais l'existence du « monstre ».

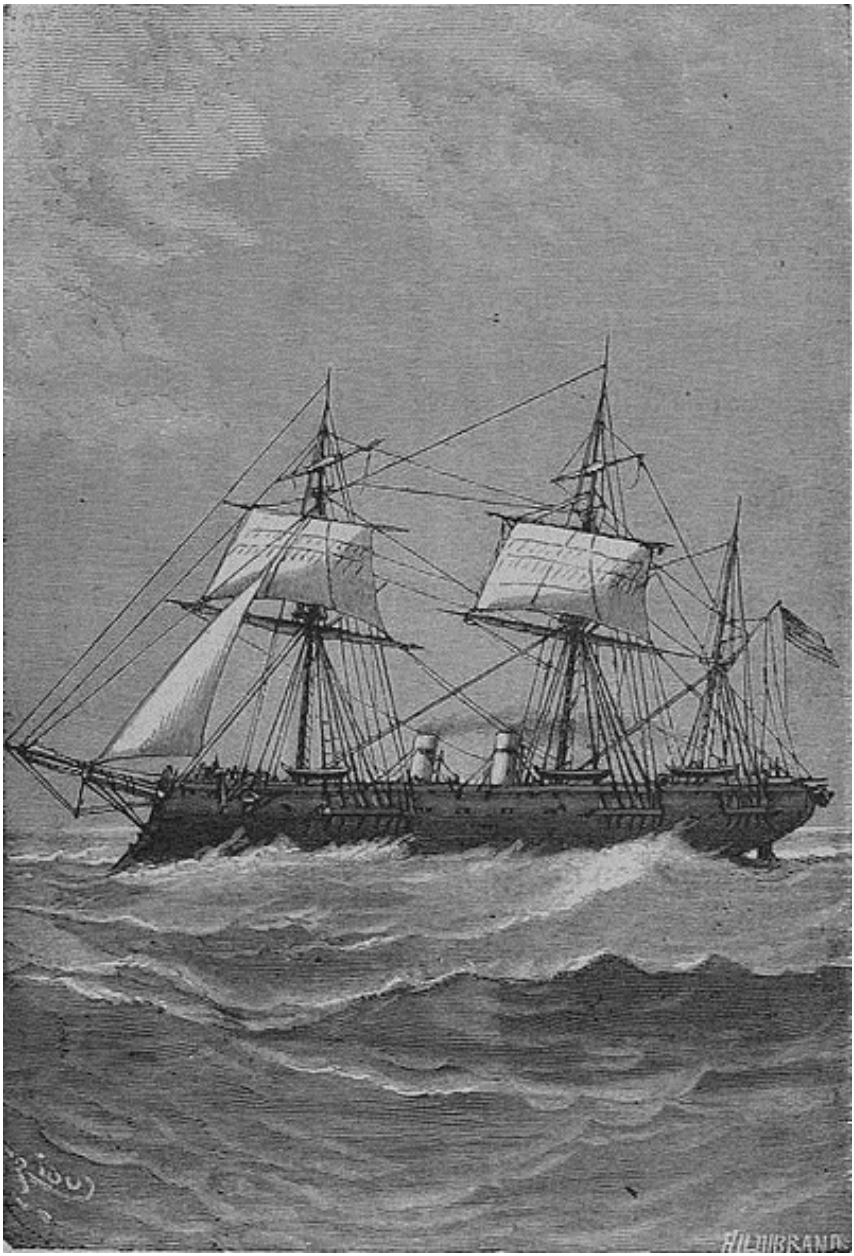
Mon article fut chaudement discuté, ce qui lui valut un grand retentissement. Il rallia un certain nombre de partisans. La solution qu'il proposait, d'ailleurs, laissait libre carrière à l'imagination. L'esprit humain se plaît à ces conceptions grandioses d'êtres surnaturels. Or la mer est précisément leur meilleur véhicule, le seul milieu où ces géants, — près desquels les animaux terrestres, éléphants ou rhinocéros, ne sont que des nains — puissent se produire et se développer. Les masses liquides transportent les plus grandes espèces connues de mammifères, et peut-être recèlent-elles des mollusques d'une incomparable taille, des crustacés effrayants à contempler, tels que seraient des homards de cent mètres ou des crabes pesant deux cents tonnes ! Pourquoi non ? Autrefois, les animaux terrestres, contemporains des époques géologiques, les quadrupèdes, les quadrumanes, les reptiles, les oiseaux étaient construits sur des gabarits gigantesques. Le Créateur les avait jetés dans un moule colossal que le temps a réduit peu à peu.

Pourquoi la mer, dans ses profondeurs ignorées, n'aurait-elle pas gardé ces vastes échantillons de la vie d'un autre âge, elle qui ne se modifie jamais, alors que le noyau terrestre change presque incessamment ? Pourquoi ne cacherait-elle pas dans son sein les dernières variétés de ces espèces titanesques, dont les années sont des siècles, et les siècles des millénaires ?

Mais je me laisse entraîner à des rêveries qu'il ne m'appartient plus d'entretenir ! Trêve à ces chimères que le temps a changées pour moi en réalités terribles. Je le répète, l'opinion se fit alors sur la nature du phénomène, et le public admit sans conteste l'existence d'un être prodigieux qui n'avait rien de commun avec les fabuleux serpents de mer.

Mais si les uns ne virent là qu'un problème purement scientifique à résoudre, les autres, plus positifs, surtout en Amérique et en Angleterre, furent d'avis de purger l'Océan de ce redoutable monstre, afin de rassurer les communications transocéaniennes. Les journaux industriels et commerciaux traitèrent la question principalement à ce point de vue. La *Shipping and Mercantile Gazette*, le *Lloyd*, le *Paquebot*, la *Revue maritime et coloniale*, toutes les feuilles dévouées aux Compagnies d'assurances qui menaçaient d'élever le taux de leurs primes, furent unanimes sur ce point.

L'opinion publique s'étant prononcée, les États de l'Union se déclarèrent les premiers. On fit à New York les préparatifs d'une expédition destinée à poursuivre le narval. Une frégate de grande marche, l'*Abraham-Lincoln*, se mit en mesure de prendre la mer au plus tôt. Les arsenaux furent ouverts au commandant Farragut, qui pressa activement l'armement de sa frégate.



La frégate l'*Abraham Lincoln*

Précisément, et ainsi que cela arrive toujours, du moment que l'on se fut décidé à poursuivre le monstre, le monstre ne reparut plus. Pendant deux mois, personne n'en entendit parler. Aucun navire ne le rencontra. Il semblait que cette Licorne eût connaissance des complots qui se tramaient contre elle. On en avait tant causé, et même par le câble transatlantique ! Aussi les plaisants prétendaient-ils que cette fine mouche avait arrêté au passage quelque télégramme dont elle faisait maintenant son profit.

Donc, la frégate armée pour une campagne lointaine et pourvue de formidables engins de pêche, on ne savait plus où la diriger. Et l'impatience allait croissant, quand, le 2 juillet, on apprit qu'un steamer de la ligne de San-Francisco de Californie à Shanghai avait revu l'animal, trois semaines auparavant, dans les mers septentrionales du Pacifique.

L'émotion causée par cette nouvelle fut extrême. On n'accorda pas vingt-quatre heures de répit au commandant Farragut. Ses vivres étaient embarqués. Ses soutes regorgeaient de charbon. Pas un homme ne manquait à son rôle d'équipage. Il n'avait qu'à allumer ses fourneaux, à chauffer, à démarrer ! On ne lui eût pas pardonné une demi-journée de retard ! D'ailleurs, le commandant Farragut ne demandait qu'à partir.

Trois heures avant que l'*Abraham-Lincoln* ne quittât la pier de Brooklyn, je reçus une lettre libellée en ces termes :

« Monsieur Aronnax, professeur au Muséum de Paris,
Fifth Avenue hotel.
New York.

Monsieur,

Si vous voulez vous joindre à l'expédition de l'*Abraham-Lincoln*, le gouvernement de l'Union verra avec

plaisir que la France soit représentée par vous dans cette entreprise. Le commandant Farragut tient une cabine à votre disposition.

Très-cordialement, votre
J.B. HOBSON,
Secrétaire de la marine. »

CHAPITRE III

COMME IL PLAIRA À MONSIEUR

Trois secondes avant l'arrivée de la lettre de J.B. Hobson, je ne songeais pas plus à poursuivre la Licorne qu'à tenter le passage du Nord-Ouest. Trois secondes après avoir lu la lettre de l'honorable secrétaire de la marine, je comprenais enfin que ma véritable vocation, l'unique but de ma vie, était de chasser ce monstre inquiétant et d'en purger le monde.

Cependant, je revenais d'un pénible voyage, fatigué, avide de repos. Je n'aspirais plus qu'à revoir mon pays, mes amis, mon petit logement du Jardin des Plantes, mes chères et précieuses collections ! Mais rien ne put me retenir. J'oubliai tout, fatigues, amis, collections, et j'acceptai sans plus de réflexions l'offre du gouvernement américain.

« D'ailleurs, pensai-je, tout chemin ramène en Europe, et la Licorne sera assez aimable pour m'entraîner vers les côtes de France ! Ce digne animal se laissera prendre dans les mers d'Europe, — pour mon agrément personnel, — et je ne veux pas rapporter moins d'un demi mètre de sa hallebarde d'ivoire au Muséum d'histoire naturelle. »

Mais, en attendant, il me fallait chercher ce narval dans le nord de l'océan Pacifique ; ce qui, pour revenir en France, était prendre le chemin des antipodes.

« Conseil ! » criai-je d'une voix impatiente.

Conseil était mon domestique. Un garçon dévoué qui m'accompagnait dans tous mes voyages ; un brave Flamand que j'aimais et qui me le rendait bien, un être flegmatique par nature, régulier par principe, zélé par habitude, s'étonnant peu des surprises de la vie, très-adroit de ses mains, apte à tout service, et, en dépit de son nom, ne donnant jamais de conseils, — même quand on ne lui en demandait pas.

À se frotter aux savants de notre petit monde du Jardin des Plantes, Conseil en était venu à savoir quelque chose. J'avais en lui un spécialiste, très-ferré sur la classification en histoire naturelle, parcourant avec une agilité d'acrobate toute l'échelle des embranchements, des groupes, des classes, des sous-classes, des ordres, des familles, des genres, des sous-genres, des espèces et des variétés. Mais sa science s'arrêtait là. Classer, c'était sa vie, et il n'en savait pas davantage. Très versé dans la théorie de la classification, peu dans la pratique, il n'eût pas distingué, je crois, un cachalot d'une baleine ! Et cependant, quel brave et digne garçon !

Conseil, jusqu'ici et depuis dix ans, m'avait suivi partout où m'entraînait la science. Jamais une réflexion de lui sur la longueur ou la fatigue d'un voyage. Nulle objection à boucler sa valise pour un pays quelconque, Chine ou Congo, si éloigné qu'il fût. Il allait là comme ici, sans en demander davantage. D'ailleurs d'une belle santé qui défiait toutes les maladies ; des muscles solides, mais pas de nerfs, pas l'apparence de nerfs, — au moral, s'entend.

Ce garçon avait trente ans, et son âge était à celui de son maître comme quinze est à vingt. Qu'on m'excuse de dire ainsi que j'avais quarante ans.

Seulement, Conseil avait un défaut. Formaliste enragé, il ne me parlait jamais qu'à la troisième personne — au point d'en être agaçant.

« Conseil ! » répétai-je, tout en commençant d'une main fébrile mes préparatifs de départ.

Certainement, j'étais sûr de ce garçon si dévoué. D'ordinaire, je ne lui demandais jamais s'il lui convenait ou non de me suivre dans mes voyages ; mais cette fois, il s'agissait d'une expédition qui pouvait indéfiniment se prolonger, d'une entreprise hasardeuse, à la poursuite d'un animal capable de couler une frégate comme une coque de noix ! Il y avait là matière à réflexion, même pour l'homme le plus impassible du monde ! Qu'allait dire Conseil ?

« Conseil ! » criai-je une troisième fois.

Conseil parut.

« Monsieur m'appelle ? dit-il en entrant.

— Oui, mon garçon. Prépare-moi, prépare-toi. Nous partons dans deux heures.

— Comme il plaira à monsieur, répondit tranquillement Conseil.

— Pas un instant à perdre. Serre dans ma malle tous mes ustensiles de voyage, des habits, des chemises, des chaussettes, sans compter, mais le plus que tu pourras, et hâte-toi !

— Et les collections de monsieur ? fit observer Conseil.

— On s'en occupera plus tard.

— Quoi ! les archiotherium, les hyracotherium, les oréodons, les chéropotamus et autres carcasses de monsieur ?

— On les gardera à l'hôtel.

— Et le babiroussa vivant de monsieur ?

— On le nourrira pendant notre absence. D'ailleurs, je donnerai l'ordre de nous expédier en France notre ménagerie.

— Nous ne retournons donc pas à Paris ? demanda Conseil.

— Si… certainement… répondis-je évasivement, mais en faisant un crochet.

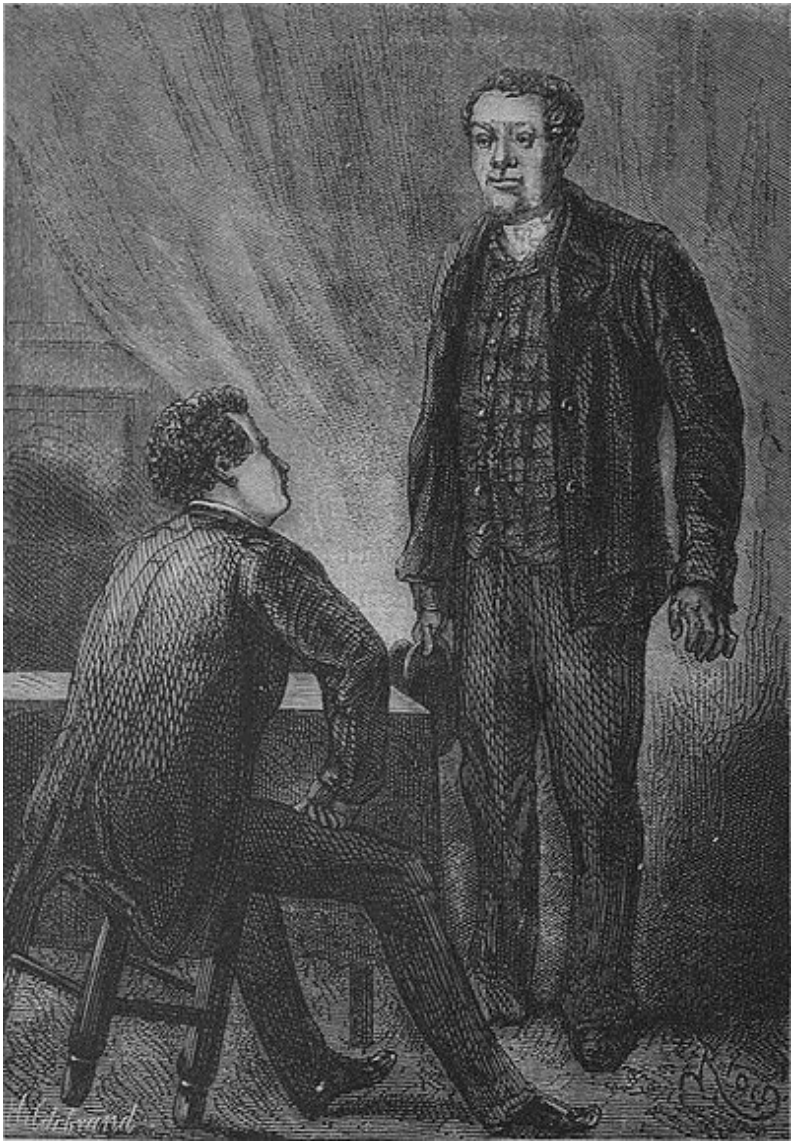
— Le crochet qui plaira à monsieur.

— Oh ! ce sera peu de chose ! Un chemin un peu moins direct, voilà tout. Nous prenons passage sur l'*Abraham-Lincoln*…

— Comme il conviendra à monsieur, répondit paisiblement Conseil.

— Tu sais, mon ami, il s'agit du monstre… du fameux narval… Nous allons en purger les mers !… L'auteur d'un ouvrage in-quarto en deux volumes sur les *Mystères des grands fonds sous-marins* ne peut se dispenser de s'embarquer avec le commandant Farragut. Mission glorieuse, mais… dangereuse aussi ! On ne sait pas où l'on va ! Ces bêtes-là peuvent être très-capricieuses ! Mais nous irons quand même ! Nous avons

un commandant qui n’a pas froid aux yeux !…



« Comme il plaira à monsieur. »

— Comme fera monsieur, je ferai, répondit Conseil.

— Et songes-y bien ! car je ne veux rien te cacher. C'est là un de ces voyages dont on ne revient pas toujours !

— Comme il plaira à monsieur. »

Un quart d'heure après, nos malles étaient prêtes. Conseil avait fait en un tour de main, et j'étais sûr que rien ne manquait, car ce garçon classait les chemises et les habits aussi bien que les oiseaux ou les mammifères.

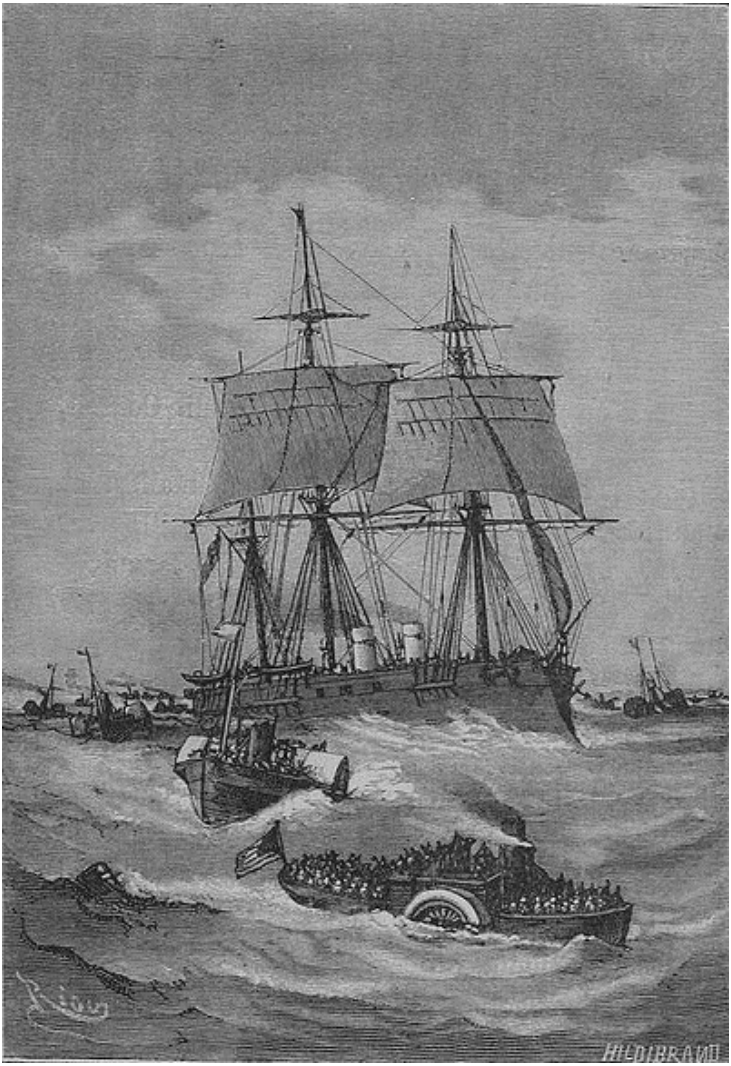
L'ascenseur de l'hôtel nous déposa au grand vestibule de l'entresol. Je descendis les quelques marches qui conduisaient au rez-de-chaussée. Je réglai ma note à ce vaste comptoir toujours assiégé par une foule considérable. Je donnai l'ordre d'expédier pour Paris (France) mes ballots d'animaux empaillés et de plantes desséchées. Je fis ouvrir un crédit suffisant au babiroussa, et, Conseil me suivant, je sautai dans une voiture.

Le véhicule à vingt francs la course descendit Broadway jusqu'à Union-square, suivit Fourth-avenue jusqu'à sa jonction avec Bowery-street, prit Katrin-street et s'arrêta à la trente-quatrième pier[2]. Là, le Katrin-ferry-boat nous transporta, hommes, chevaux et voiture, à Brooklyn, la grande annexe de New York, située sur la rive gauche de la rivière de l'Est, et en quelques minutes, nous arrivions au quai près duquel l'*Abraham-Lincoln* vomissait par ses deux cheminées des torrents de fumée noire.

Nos bagages furent immédiatement transbordés sur le pont de la frégate. Je me précipitai à bord. Je demandai le

[2] Sorte de quai spécial à chaque bâtiment.

commandant Farragut. Un des matelots me conduisit sur la dunette, où je me trouvai en présence d'un officier de bonne mine qui me tendit la main.



Le cortège suivant toujours la frégate.

« Monsieur Pierre Aronnax ? me dit-il.

— Lui-même, répondis-je. Le commandant Farragut ?

— En personne. Soyez le bienvenu, monsieur le professeur. Votre cabine vous attend. »

Je saluai, et laissant le commandant aux soins de son appareillage, je me fis conduire à la cabine qui m'était destinée.

L'*Abraham-Lincoln* avait été parfaitement choisi et aménagé pour sa destination nouvelle. C'était une frégate de grande marche, munie d'appareils surchauffeurs, qui permettaient de porter à sept atmosphères la tension de sa vapeur. Sous cette pression, l'*Abraham-Lincoln* atteignait une vitesse moyenne de dix-huit milles et trois dixièmes à l'heure, vitesse considérable, mais cependant insuffisante pour lutter avec le gigantesque cétacé.

Les aménagements intérieurs de la frégate répondaient à ses qualités nautiques. Je fus très-satisfait de ma cabine, située à l'arrière, qui s'ouvrait sur le carré des officiers.

« Nous serons bien ici, dis-je à Conseil.

— Aussi bien, n'en déplaise à monsieur, répondit Conseil, qu'un bernard-l'hermite dans la coquille d'un buccin. »

Je laissai Conseil arrimer convenablement nos malles, et je remontai sur le pont afin de suivre les préparatifs de l'appareillage.

À ce moment, le commandant Farragut faisait larguer les dernières amarres qui retenaient l'*Abraham-Lincoln* à la pier de Brooklyn. Ainsi donc, un quart d'heure de retard, moins même, et la frégate partait sans moi, et je manquais cette expédition extraordinaire, surnaturelle, invraisemblable, dont le récit véridique pourra bien trouver cependant quelques incrédules.

Mais le commandant Farragut ne voulait perdre ni un jour, ni une heure pour rallier les mers dans lesquelles

l'animal venait d'être signalé. Il fit venir son ingénieur.

« Sommes-nous en pression ? lui demanda-t-il.

— Oui, monsieur, répondit l'ingénieur.

— Go ahead », cria le commandant Farragut.

À cet ordre, qui fut transmis à la machine au moyen d'appareils à air comprimé, les mécaniciens firent agir la roue de la mise en train. La vapeur siffla en se précipitant dans les tiroirs entr'ouverts. Les longs pistons horizontaux gémirent et poussèrent les bielles de l'arbre. Les branches de l'hélice battirent les flots avec une rapidité croissante, et l'*Abraham-Lincoln* s'avança majestueusement au milieu d'une centaine de ferry-boats et de tenders[3] chargés de spectateurs, qui lui faisaient cortège.

Les quais de Brooklyn et toute la partie de New York qui borde la rivière de l'Est étaient couverts de curieux. Trois hurrahs, partis de cinq cent mille poitrines, éclatèrent successivement. Des milliers de mouchoirs s'agitèrent au-dessus de la masse compacte et saluèrent l'*Abraham-Lincoln* jusqu'à son arrivée dans les eaux de l'Hudson, à la pointe de cette presqu'île allongée qui forme la ville de New York.

Alors, la frégate, suivant du côté de New-Jersey l'admirable rive droite du fleuve toute chargée de villas, passa entre les forts qui la saluèrent de leurs plus gros canons. L'*Abraham-Lincoln* répondit en amenant et en hissant trois fois le pavillon américain, dont les trente-neuf étoiles resplendissaient à sa corne d'artimon ; puis, modifiant sa marche pour prendre le chenal balisé qui s'arrondit dans la baie intérieure formée par la pointe de Sandy-Hook, il rasa cette langue sablonneuse où quelques

[3] Petits bateaux à vapeur qui font le service des grands steamers

milliers de spectateurs l'acclamèrent encore une fois.

Le cortège des boats et des tenders suivait toujours la frégate, et il ne la quitta qu'à la hauteur du light-boat dont les deux feux marquent l'entrée des passes de New York.

Trois heures sonnaient alors. Le pilote descendit dans son canot, et rejoignit la petite goélette qui l'attendait sous le vent. Les feux furent poussés ; l'hélice battit plus rapidement les flots ; la frégate longea la côte jaune et basse de Long-Island, et, à huit heures du soir, après avoir perdu dans le nord-ouest les feux de Fire-Island, elle courut à toute vapeur sur les sombres eaux de l'Atlantique.

CHAPITRE IV

NED LAND

Le commandant Farragut était un bon marin, digne de la frégate qu'il commandait. Son navire et lui ne faisaient qu'un. Il en était l'âme. Sur la question du cétacé, aucun doute ne s'élevait dans son esprit, et il ne permettait pas que l'existence de l'animal fût discutée à son bord. Il y croyait comme certaines bonnes femmes croient au Léviathan, — par foi, non par raison. Le monstre existait, il en délivrerait les mers, il l'avait juré. C'était une sorte de chevalier de Rhodes, un Dieudonné de Gozon, marchant à la rencontre du serpent qui désolait son île. Ou le commandant Farragut tuerait le narval, ou le narval tuerait le commandant Farragut. Pas de milieu.

Les officiers du bord partageaient l'opinion de leur chef. Il fallait les entendre causer, discuter, disputer, calculer les diverses chances d'une rencontre, et observer la vaste étendue de l'Océan. Plus d'un s'imposait un quart volontaire dans les barres de perroquet, qui eût maudit une telle corvée en toute autre circonstance. Tant que le soleil décrivait son arc diurne, la mâture était peuplée de matelots auxquels les planches du pont brûlaient les pieds, et qui n'y pouvaient tenir en place ! Et cependant, l'*Abraham-Lincoln* ne tranchait pas encore de son étrave les eaux suspectes du Pacifique.

Quant à l'équipage, il ne demandait qu'à rencontrer la licorne, à la harponner, à la hisser à bord, à la dépecer. Il surveillait la mer avec une scrupuleuse attention. D'ailleurs, le commandant Farragut parlait d'une certaine somme de deux mille dollars, réservée à quiconque, mousse ou matelot, maître ou officier, signalerait l'animal. Je laisse à

penser si les yeux s'exerçaient à bord de l'*Abraham-Lincoln*.

Pour mon compte, je n'étais pas en reste avec les autres, et je ne laissais à personne ma part d'observations quotidiennes. La frégate aurait eu cent fois raison de s'appeler l'*Argus*. Seul entre tous, Conseil protestait par son indifférence touchant la question qui nous passionnait, et détonait sur l'enthousiasme général du bord.

J'ai dit que le commandant Farragut avait soigneusement pourvu son navire d'appareils propres à pêcher le gigantesque cétacé. Un baleinier n'eût pas été mieux armé. Nous possédions tous les engins connus, depuis le harpon qui se lance à la main, jusqu'aux flèches barbelées des espingoles et aux balles explosibles des canardières. Sur le gaillard d'avant s'allongeait un canon perfectionné, se chargeant par la culasse, très-épais de parois, très-étroit d'âme, et dont le modèle doit figurer à l'Exposition universelle de 1867. Ce précieux instrument, d'origine américaine, envoyait sans se gêner, un projectile conique de quatre kilogrammes à une distance moyenne de seize kilomètres.

Donc, l'*Abraham-Lincoln* ne manquait d'aucun moyen de destruction. Mais il avait mieux encore. Il avait Ned Land, le roi des harponneurs.

Ned Land était un Canadien, d'une habileté de main peu commune, et qui ne connaissait pas d'égal dans son périlleux métier. Adresse et sang-froid, audace et ruse, il possédait ces qualités à un degré supérieur, et il fallait être une baleine bien maligne, ou un cachalot singulièrement astucieux pour échapper à son coup de harpon.

Ned Land avait environ quarante ans. C'était un homme de grande taille — plus de six pieds anglais — vigoureusement bâti, l'air grave, peu communicatif, violent parfois, et très-rageur quand on le contrariait. Sa personne provoquait l'attention, et surtout la puissance de son regard

qui accentuait singulièrement sa physionomie.



Ned Land avait environ quarante ans.

Je crois que le commandant Farragut avait sagement fait d'engager cet homme à son bord. Il valait tout l'équipage, à lui seul, pour l'œil et le bras. Je ne saurais le mieux comparer qu'à un télescope puissant qui serait en même temps un canon toujours prêt à partir.

Qui dit Canadien, dit Français, et, si peu communicatif que fut Ned Land, je dois avouer qu'il se prit d'une certaine affection pour moi. Ma nationalité l'attirait sans doute. C'était une occasion pour lui de parler, et pour moi d'entendre cette vieille langue de Rabelais qui est encore en usage dans quelques provinces canadiennes. La famille du harponneur était originaire de Québec, et formait déjà une tribu de hardis pêcheurs à l'époque où cette ville appartenait à la France.

Peu à peu, Ned prit goût à causer, et j'aimais à entendre le récit de ses aventures dans les mers polaires. Il racontait ses pêches et ses combats avec une grande poésie naturelle. Son récit prenait une forme épique, et je croyais écouter quelque Homère canadien, chantant l'Iliade des régions hyperboréennes.

Je dépeins maintenant ce hardi compagnon, tel que je le connais actuellement. C'est que nous sommes devenus de vieux amis, unis de cette inaltérable amitié qui naît et se cimente dans les plus effrayantes conjonctures ! Ah ! brave Ned ! je ne demande qu'à vivre cent ans encore, pour me souvenir plus longtemps de toi !

Et maintenant, quelle était l'opinion de Ned Land sur la question du monstre marin ? Je dois avouer qu'il ne croyait guère à la licorne, et que, seul à bord, il ne partageait pas la conviction générale. Il évitait même de traiter ce sujet, sur lequel je crus devoir l'entreprendre un jour.

Par une magnifique soirée du 30 juillet, c'est-à-dire trois semaines après notre départ, la frégate se trouvait à la hauteur du cap Blanc, à trente milles sous le vent des côtes

patagonnes. Nous avions dépassé le tropique du Capricorne, et le détroit de Magellan s'ouvrait à moins de sept cent milles dans le sud. Avant huit jours, l'*Abraham-Lincoln* sillonnerait les flots du Pacifique.

Assis sur la dunette, Ned Land et moi, nous causions de choses et d'autres, regardant cette mystérieuse mer dont les profondeurs sont restées jusqu'ici inaccessibles aux regards de l'homme. J'amenai tout naturellement la conversation sur la licorne géante, et j'examinai les diverses chances de succès ou d'insuccès de notre expédition. Puis, voyant que Ned me laissait parler sans trop rien dire, je le poussai plus directement.

« Comment, Ned, lui demandai-je, comment pouvez-vous ne pas être convaincu de l'existence du cétacé que nous poursuivons ? Avez-vous donc des raisons particulières de vous montrer si incrédule ? »

Le harponneur me regarda pendant quelques instants avant de répondre, frappa de sa main son large front par un geste qui lui était habituel, ferma les yeux comme pour se recueillir, et dit enfin :

« Peut-être bien, monsieur Aronnax.

— Cependant, Ned, vous, un baleinier de profession, vous qui êtes familiarisé avec les grands mammifères marins, vous dont l'imagination doit aisément accepter l'hypothèse de cétacés énormes, vous devriez être le dernier à douter en de pareilles circonstances !

— C'est ce qui vous trompe, monsieur le professeur, répondit Ned. Que le vulgaire croie à des comètes extraordinaires qui traversent l'espace, ou à l'existence de monstres antédiluviens qui peuplent l'intérieur du globe, passe encore, mais ni l'astronome, ni le géologue n'admettent de telles chimères. De même, le baleinier. J'ai poursuivi beaucoup de cétacés, j'en ai harponné un grand nombre, j'en ai tué plusieurs, mais si puissants et si bien

armés qu'ils fussent, ni leurs queues, ni leurs défenses n'auraient pu entamer les plaques de tôle d'un steamer.

— Cependant, Ned, on cite des bâtiments que la dent du narval a traversés de part en part.

— Des navires en bois, c'est possible, répondit le Canadien, et encore, je ne les ai jamais vus. Donc, jusqu'à preuve contraire, je nie que baleines, cachalots ou licornes puissent produire un pareil effet.

— Écoutez-moi, Ned…

— Non, monsieur le professeur, non. Tout ce que vous voudrez excepté cela. Un poulpe gigantesque, peut-être ?

— Encore moins, Ned. Le poulpe n'est qu'un mollusque, et ce nom même indique le peu de consistance de ses chairs. Eût-il cinq cents pieds de longueur, le poulpe, qui n'appartient point à l'embranchement des vertébrés, est tout à fait inoffensif pour des navires tels que le *Scotia* ou l'*Abraham-Lincoln*. Il faut donc rejeter au rang des fables les prouesses des Krakens ou autres monstres de cette espèce.

— Alors, monsieur le naturaliste, reprit Ned Land d'un ton assez narquois, vous persistez à admettre l'existence d'un énorme cétacé…?

— Oui, Ned, je vous le répète avec une conviction qui s'appuie sur la logique des faits. Je crois à l'existence d'un mammifère, puissamment organisé, appartenant à l'embranchement des vertébrés, comme les baleines, les cachalots ou les dauphins, et muni d'une défense cornée dont la force de pénétration est extrême.

— Hum ! fit le harponneur, en secouant la tête de l'air d'un homme qui ne veut pas se laisser convaincre.

— Remarquez, mon digne Canadien, repris-je, que si un tel animal existe, s'il habite les profondeurs de l'Océan, s'il fréquente les couches liquides situées à quelques milles au-dessous de la surface des eaux, il possède nécessairement

un organisme dont la solidité défie toute comparaison.

— Et pourquoi cet organisme si puissant ? demanda Ned.

— Parce qu'il faut une force incalculable pour se maintenir dans les couches profondes et résister à leur pression.

— Vraiment ? dit Ned qui me regardait en clignant de l'œil.

— Vraiment, et quelques chiffres vous le prouveront sans peine.

— Oh ! les chiffres ! répliqua Ned. On fait ce qu'on veut avec les chiffres !

— En affaires, Ned, mais non en mathématiques. Écoutez-moi. Admettons que la pression d'une atmosphère soit représentée par la pression d'une colonne d'eau haute de trente-deux pieds. En réalité, la colonne d'eau serait d'une moindre hauteur, puisqu'il s'agit de l'eau de mer dont la densité est supérieure à celle de l'eau douce. Eh bien, quand vous plongez, Ned, autant de fois trente-deux pieds d'eau au-dessus de vous, autant de fois votre corps supporte une pression égale à celle de l'atmosphère, c'est-à-dire de kilogrammes par chaque centimètre carré de sa surface. Il suit de là qu'à trois cent vingt pieds cette pression est de dix atmosphères, de cent atmosphères à trois mille deux cents pieds, et de mille atmosphères à trente-deux mille pieds, soit deux lieues et demie environ. Ce qui équivaut à dire que si vous pouviez atteindre cette profondeur dans l'Océan, chaque centimètre carré de la surface de votre corps subirait une pression de mille kilogrammes. Or, mon brave Ned, savez-vous ce que vous avez de centimètres carrés en surface ?

— Je ne m'en doute pas, monsieur Aronnax.

— Environ dix-sept mille.

— Tant que cela ?

— Et comme en réalité la pression atmosphérique est un peu supérieure au poids d'un kilogramme par centimètre carré, vos dix-sept mille centimètres carrés supportent en ce moment une pression de dix-sept mille cinq cent soixante-huit kilogrammes.

— Sans que je m'en aperçoive ?

— Sans que vous vous en aperceviez. Et si vous n'êtes pas écrasé par une telle pression, c'est que l'air pénètre à l'intérieur de votre corps avec une pression égale. De là un équilibre parfait entre la poussée intérieure et la poussée extérieure, qui se neutralisent, ce qui vous permet de les supporter sans peine. Mais dans l'eau, c'est autre chose.

— Oui, je comprends, répondit Ned, devenu plus attentif, parce que l'eau m'entoure et ne me pénètre pas.

— Précisément, Ned. Ainsi donc, à trente-deux pieds au-dessous de la surface de la mer, vous subiriez une pression de dix-sept mille cinq cent soixante-huit kilogrammes ; à trois cent vingt pieds, dix fois cette pression, soit cent soixante-quinze mille six cent quatre-vingt kilogrammes ; à trois mille deux cents pieds, cent fois cette pression, soit dix-sept cent cinquante-six mille huit cent kilogrammes ; à trente-deux mille pieds, enfin, mille fois cette pression, soit dix-sept millions cinq cent soixante-huit mille kilogrammes ; c'est-à-dire que vous seriez aplati comme si l'on vous retirait des plateaux d'une machine hydraulique !

— Diable ! fit Ned.

— Eh bien, mon digne harponneur, si des vertébrés, longs de plusieurs centaines de mètres et gros à proportion, se maintiennent à de pareilles profondeurs, eux dont la surface est représentée par des millions de centimètres carrés, c'est par milliards de kilogrammes qu'il faut estimer la poussée qu'ils subissent. Calculez alors quelle doit être la résistance de leur charpente osseuse et la puissance de leur

organisme pour résister à de telles pressions !

— Il faut, répondit Ned Land, qu'ils soient fabriqués en plaques de tôle de huit pouces, comme les frégates cuirassées.

— Comme vous dites, Ned, et songez alors aux ravages que peut produire une pareille masse lancée avec la vitesse d'un express contre la coque d'un navire.

— Oui… en effet… peut-être, répondit le Canadien, ébranlé par ces chiffres, mais qui ne voulait pas se rendre.

— Eh bien, vous ai-je convaincu ?

— Vous m'avez convaincu d'une chose, monsieur le naturaliste, c'est que si de tels animaux existent au fond des mers, il faut nécessairement qu'ils soient aussi forts que vous le dites.

— Mais s'ils n'existent pas, entêté harponneur, comment expliquez-vous l'accident arrivé au *Scotia* ?

— C'est peut-être…, dit Ned hésitant.

— Allez donc !

— Parce que… ça n'est pas vrai ! » répondit le Canadien, en reproduisant sans le savoir une célèbre réponse d'Arago.

Mais cette réponse prouvait l'obstination du harponneur et pas autre chose. Ce jour-là, je ne le poussai pas davantage. L'accident du *Scotia* n'était pas niable. Le trou existait si bien qu'il avait fallu le boucher, et je ne pense pas que l'existence du trou puisse se démontrer plus catégoriquement. Or, ce trou ne s'était pas fait tout seul, et puisqu'il n'avait pas été produit par des roches sous-marines ou des engins sous-marins, il était nécessairement dû à l'outil perforant d'un animal.

Or, suivant moi, et toutes les raisons précédemment déduites, cet animal appartenait à l'embranchement des vertébrés, à la classe des mammifères, au groupe des pisciformes, et finalement à l'ordre des cétacés. Quant à la

famille dans laquelle il prenait rang, baleine, cachalot ou dauphin, quant au genre dont il faisait partie, quant à l'espèce dans laquelle il convenait de le ranger, c'était une question à élucider ultérieurement. Pour la résoudre, il fallait disséquer ce monstre inconnu, pour le disséquer le prendre, pour le prendre le harponner, — ce qui était l'affaire de Ned Land, — pour le harponner le voir, ce qui était l'affaire de l'équipage — et pour le voir le rencontrer, — ce qui était l'affaire du hasard.

CHAPITRE V

À L'AVENTURE !

Le voyage de l'*Abraham-Lincoln*, pendant quelque temps, ne fut marqué par aucun incident. Cependant une circonstance se présenta, qui mit en relief la merveilleuse habileté de Ned Land, et montra quelle confiance on devait avoir en lui.

Au large des Malouines, le 30 juin, la frégate communiqua avec des baleiniers américains, et nous apprîmes qu'ils n'avaient eu aucune connaissance du narval. Mais l'un d'eux, le capitaine du Monroe, sachant que Ned Land était embarqué à bord de l'*Abraham-Lincoln*, demanda son aide pour chasser une baleine qui était en vue. Le commandant Farragut, désireux de voir Ned Land à l'œuvre, l'autorisa à se rendre à bord du Monroe. Et le hasard servit si bien notre Canadien, qu'au lieu d'une baleine, il en harponna deux d'un coup double, frappant l'une droit au cœur, et s'emparant de l'autre après une poursuite de quelques minutes !

Décidément, si le monstre a jamais affaire au harpon de Ned Land, je ne parierai pas pour le monstre.

La frégate prolongea la côte sud-est de l'Amérique avec une rapidité prodigieuse. Le 3 juillet, nous étions à l'ouvert du détroit de Magellan, à la hauteur du cap des Vierges. Mais le commandant Farragut ne voulut pas prendre ce sinueux passage, et manœuvra de manière à doubler le cap Horn.

L'équipage lui donna raison à l'unanimité. Et en effet, était-il probable que l'on pût rencontrer le narval dans ce détroit resserré ? Bon nombre de matelots affirmaient que le

monstre n'y pouvait passer, « qu'il était trop gros pour cela ! »

Le 6 juillet, vers trois heures du soir, l'*Abraham-Lincoln*, à quinze milles dans le sud, doubla cet îlot solitaire, ce roc perdu à l'extrémité du continent américain, auquel des marins hollandais imposèrent le nom de leur villa natale, le cap Horn. La route fut donnée vers le nord-ouest, et le lendemain, l'hélice de la frégate battit enfin les eaux du Pacifique.

« Ouvre l'œil ! ouvre l'œil ! » répétaient les matelots de l'*Abraham Lincoln*.

Et ils l'ouvraient démesurément. Les yeux et les lunettes, un peu éblouis, il est vrai, par la perspective de deux mille dollars, ne restèrent pas un instant au repos. Jour et nuit, on observait la surface de l'Océan, et les nyctalopes, dont la faculté de voir dans l'obscurité accroissait les chances de cinquante pour cent, avaient beau jeu pour gagner la prime.

Moi, que l'appât de l'argent n'attirait guère, je n'étais pourtant pas le moins attentif du bord. Ne donnant que quelques minutes au repas, quelques heures au sommeil, indifférent au soleil ou à la pluie, je ne quittais plus le pont du navire. Tantôt penché sur les bastingages du gaillard d'avant, tantôt appuyé à la lisse de l'arrière, je dévorais d'un œil avide le cotonneux sillage qui blanchissait la mer jusqu'à perte de vue ! Et que de fois j'ai partagé l'émotion de l'état-major, de l'équipage, lorsque quelque capricieuse baleine élevait son dos noirâtre au-dessus des flots. Le pont de la frégate se peuplait en un instant. Les capots vomissaient un torrent de matelots et d'officiers.

Chacun, la poitrine haletante, l'œil trouble, observait la marche du cétacé. Je regardais, je regardais à en user ma rétine, à en devenir aveugle, tandis que Conseil, toujours flegmatique, me répétait d'un ton calme :

« Si monsieur voulait avoir la bonté de moins écarquiller ses yeux, monsieur verrait bien davantage ! »



Tantôt appuyé à la lisse de l'arrière.

Mais, vaine émotion ! L'*Abraham-Lincoln* modifiait sa route, courait sur l'animal signalé, simple baleine ou cachalot vulgaire, qui disparaissait bientôt au milieu d'un concert d'imprécations !

Cependant, le temps restait favorable. Le voyage s'accomplissait dans les meilleures conditions. C'était alors la mauvaise saison australe, car le juillet de cette zone correspond à notre janvier d'Europe ; mais la mer se maintenait belle, et se laissait facilement observer dans un vaste périmètre.

Ned Land montrait toujours la plus tenace incrédulité ; il affectait même de ne point examiner la surface des flots en dehors de son temps de bordée, — du moins quand aucune baleine n'était en vue. Et pourtant sa merveilleuse puissance de vision aurait rendu de grands services. Mais, huit heures sur douze, cet entêté Canadien lisait ou dormait dans sa cabine. Cent fois, je lui reprochai son indifférence.

« Bah ! répondait-il, il n'y a rien, monsieur Aronnax, et y eût-il quelque animal, quelle chance avons-nous de l'apercevoir ? Est-ce que nous ne courons pas à l'aventure ? On a revu, dit-on, cette bête introuvable dans les hautes mers du Pacifique, je veux bien l'admettre ; mais deux mois déjà se sont écoulés depuis cette rencontre, et à s'en rapporter au tempérament de votre narval, il n'aime point à moisir longtemps dans les mêmes parages ! Il est doué d'une prodigieuse facilité de déplacement. Or, vous le savez mieux que moi, monsieur le professeur, la nature ne fait rien à contre sens, et elle ne donnerait pas à un animal lent de sa nature la faculté de se mouvoir rapidement, s'il n'avait pas besoin de s'en servir. Donc, si la bête existe, elle est déjà loin ! »

À cela, je ne savais que répondre. Évidemment, nous marchions en aveugles. Mais le moyen de procéder autrement ? Aussi, nos chances étaient-elles fort limitées.

Cependant, personne ne doutait encore du succès, et pas un matelot du bord n'eût parié contre le narval et contre sa prochaine apparition.

Le 20 juillet, le tropique du Capricorne fut coupé par 105° de longitude, et le 27 du même mois, nous franchissions l'équateur sur le cent dixième méridien. Ce relèvement fait, la frégate prit une direction plus décidée vers l'ouest, et s'engagea dans les mers centrales du Pacifique. Le commandant Farragut pensait, avec raison, qu'il valait mieux fréquenter les eaux profondes, et s'éloigner des continents ou des îles dont l'animal avait toujours paru éviter l'approche, « sans doute parce qu'il n'y avait pas assez d'eau pour lui ! » disait le maître d'équipage. La frégate passa donc au large des Pomotou, des Marquises, des Sandwich, coupa le tropique du Cancer par 132° de longitude, et se dirigea vers les mers de Chine.

Nous étions enfin sur le théâtre des derniers ébats du monstre ! Et, pour tout dire, on ne vivait plus à bord. Les cœurs palpitaient effroyablement, et se préparaient pour l'avenir d'incurables anévrismes. L'équipage entier subissait une surexcitation nerveuse, dont je ne saurais donner l'idée. On ne mangeait pas, on ne dormait plus. Vingt fois par jour, une erreur d'appréciation, une illusion d'optique de quelque matelot perché sur les barres, causaient d'intolérables douleurs, et ces émotions, vingt fois répétées, nous maintenaient dans un état d'éréthisme trop violent pour ne pas amener une réaction prochaine.

Et en effet, la réaction ne tarda pas à se produire. Pendant trois mois, trois mois dont chaque jour durait un siècle ! l'*Abraham-Lincoln* sillonna toutes les mers septentrionales du Pacifique, courant aux baleines signalées, faisant de brusques écarts de route, virant subitement d'un bord sur l'autre, s'arrêtant soudain, forçant ou renversant sa vapeur, coup sur coup, au risque de déniveler sa machine, et

il ne laissa pas un point inexploré des rivages du Japon à la côte américaine. Et rien ! rien que l'immensité des flots déserts ! rien qui ressemblât à un narval gigantesque, ni à un îlot sous-marin, ni à une épave de naufrage, ni à un écueil fuyant, ni à quoi que ce fût de surnaturel !

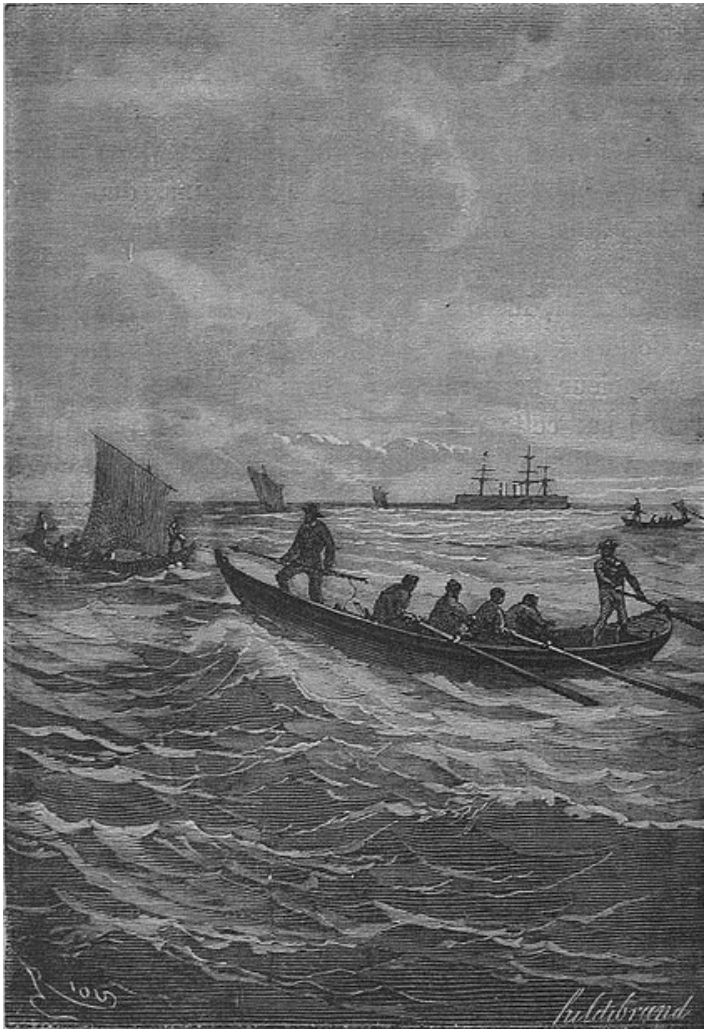
La réaction se fit donc. Le découragement s'empara d'abord des esprits, et ouvrit une brèche à l'incrédulité. Un nouveau sentiment se produisit à bord, qui se composait de trois dixièmes de honte contre sept dixièmes de fureur. On était « tout bête » de s'être laissé prendre à une chimère, mais encore plus furieux ! Les montagnes d'arguments entassés depuis un an s'écroulèrent à la fois, et chacun ne songea plus qu'à se rattraper aux heures de repas ou de sommeil du temps qu'il avait si sottement sacrifié.

Avec la mobilité naturelle à l'esprit humain, d'un excès on se jeta dans un autre. Les plus chauds partisans de l'entreprise devinrent fatalement ses plus ardents détracteurs. La réaction monta des fonds du navire, du poste des soutiers jusqu'au carré de l'état-major, et certainement, sans un entêtement très-particulier du commandant Farragut, la frégate eût définitivement remis le cap au sud.

Cependant, cette recherche inutile ne pouvait se prolonger plus longtemps. L'*Abraham-Lincoln* n'avait rien à se reprocher, ayant tout fait pour réussir. Jamais équipage d'un bâtiment de la marine américaine ne montra plus de patience et plus de zèle ; son insuccès ne saurait lui être imputé ; il ne restait plus qu'à revenir.

Une représentation dans ce sens fut faite au commandant. Le commandant tint bon. Les matelots ne cachèrent point leur mécontentement, et le service en souffrit. Je ne veux pas dire qu'il y eut révolte à bord, mais après une raisonnable période d'obstination, le commandant Farragut comme autrefois Colomb, demanda

trois jours de patience. Si dans le délai de trois jours, le monstre n'avait pas paru, l'homme de barre donnerait trois tours de roue, et l'*Abraham-Lincoln* ferait route vers les mers européennes.



Les embarcations rayonnèrent autour de la frégate.

Cette promesse fut faite le 2 novembre. Elle eut tout d'abord pour résultat de ranimer les défaillances de l'équipage. L'Océan fut observé avec une nouvelle attention. Chacun voulait lui jeter ce dernier coup d'œil dans lequel se résume tout le souvenir. Les lunettes fonctionnèrent avec une activité fiévreuse. C'était un suprême défi porté au narval géant, et celui-ci ne pouvait raisonnablement se dispenser de répondre à cette sommation « à comparaître ! »

Deux jours se passèrent. L'*Abraham-Lincoln* se tenait sous petite vapeur. On employait mille moyens pour éveiller l'attention ou stimuler l'apathie de l'animal, au cas où il se fût rencontré dans ces parages. D'énormes quartiers de lard furent mis à la traîne pour la plus grande satisfaction des requins, je dois le dire. Les embarcations rayonnèrent dans toutes les directions autour de l'*Abraham-Lincoln*, pendant qu'il mettait en panne, et ne laissèrent pas un point de mer inexploré. Mais le soir du 4 novembre arriva sans que se fût dévoilé ce mystère sous-marin.

Le lendemain, 5 novembre, à midi, expirait le délai de rigueur. Après le point, le commandant Farragut, fidèle à sa promesse, devait donner la route au sud-est, et abandonner définitivement les régions septentrionales du Pacifique.

La frégate se trouvait alors par 31°15' de latitude nord et par 136°42' de longitude est. Les terres du Japon nous restaient à moins de deux cents milles sous le vent. La nuit approchait. On venait de piquer huit heures. De gros nuages voilaient le disque de la lune, alors dans son premier quartier. La mer ondulait paisiblement sous l'étrave de la frégate.

En ce moment, j'étais appuyé à l'avant, sur le bastingage de tribord. Conseil, posté près de moi, regardait devant lui. L'équipage, juché dans les haubans, examinait l'horizon qui se rétrécissait et s'obscurcissait peu à peu. Les

officiers, armes de leur lorgnette de nuit, fouillaient l'obscurité croissante. Parfois le sombre Océan étincelait sous un rayon que la lune dardait entre la frange de deux nuages. Puis, toute trace lumineuse s'évanouissait dans les ténèbres.

En observant Conseil, je constatai que ce brave garçon subissait tant soit peu l'influence générale. Du moins, je le crus ainsi. Peut-être, et pour la première fois, ses nerfs vibraient-ils sous l'action d'un sentiment de curiosité.

« Allons, Conseil, lui dis-je, voilà une dernière occasion d'empocher deux mille dollars.

— Que monsieur me permette de le lui dire, répondit Conseil, je n'ai jamais compté sur cette prime, et le gouvernement de l'Union pouvait promettre cent mille dollars, il n'en aurait pas été plus pauvre.

— Tu as raison, Conseil. C'est une sotte affaire, après tout, et dans laquelle nous nous sommes lancés trop légèrement. Que de temps perdu, que d'émotions inutiles ! Depuis six mois déjà, nous serions rentrés en France…

— Dans le petit appartement de monsieur, répliqua Conseil, dans le Muséum de monsieur ! Et j'aurais déjà classé les fossiles de monsieur ! Et le babiroussa de monsieur serait installé dans sa cage du Jardin des Plantes, et il attirerait tous les curieux de la capitale !

— Comme tu dis, Conseil, et sans compter, j'imagine, que l'on se moquera de nous !

— Effectivement, répondit tranquillement Conseil, je pense que l'on se moquera de monsieur. Et, faut-il le dire…?

— Il faut le dire, Conseil.

— Eh bien, monsieur n'aura que ce qu'il mérite !

— Vraiment !

— Quand on a l'honneur d'être un savant comme monsieur, on ne s'expose pas… »

Conseil ne put achever son compliment. Au milieu du

silence général, une voix venait de se faire entendre. C'était la voix de Ned Land, et Ned Land s'écriait :

« Ohé ! la chose en question, sous le vent, par le travers à nous ! »

CHAPITRE VI

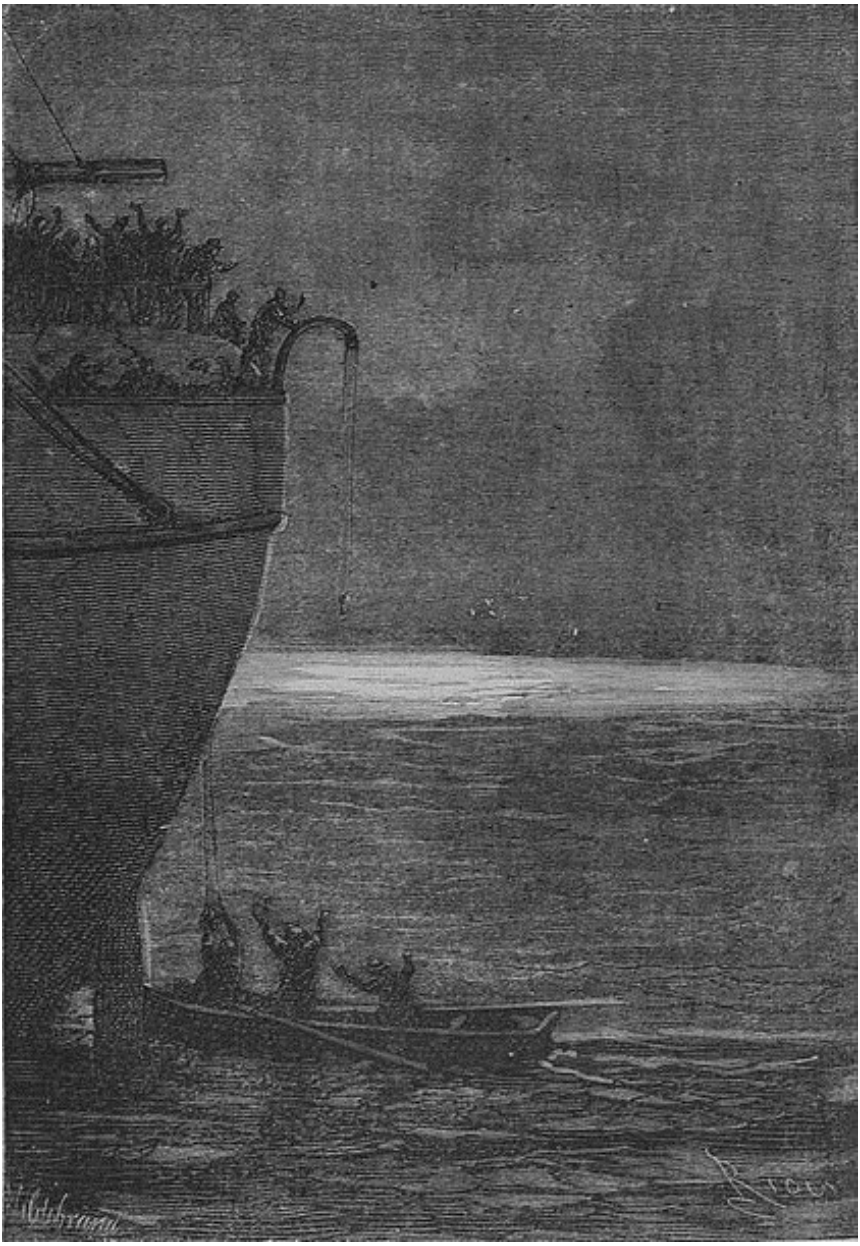
À TOUTE VAPEUR

À ce cri, l'équipage entier se précipita vers le harponneur, commandant, officiers, maîtres, matelots, mousses, jusqu'aux ingénieurs qui quittèrent leur machine, jusqu'aux chauffeurs qui abandonnèrent leurs fourneaux. L'ordre de stopper avait été donné, et la frégate ne courait plus que sur son erre.

L'obscurité était profonde alors, et quelques bons que fussent les yeux du Canadien, je me demandais comment il avait vu et ce qu'il avait pu voir. Mon cœur battait à se rompre.

Mais Ned Land ne s'était pas trompé, et tous, nous aperçûmes l'objet qu'il indiquait de la main.

À deux encablures de l'*Abraham-Lincoln* et de sa hanche de tribord, la mer semblait être illuminée par-dessus. Ce n'était point un simple phénomène de phosphorescence, et l'on ne pouvait s'y tromper. Le monstre, immergé à quelques toises de la surface des eaux, projetait cet éclat très-intense, mais inexplicable, que mentionnaient les rapports de plusieurs capitaines. Cette magnifique irradiation devait être produite par un agent d'une grande puissance éclairante. La partie lumineuse décrivait sur la mer un immense ovale très-allongé, au centre duquel se condensait un foyer ardent dont l'insoutenable éclat s'éteignait par dégradations successives.



Le monstre immergé à quelques toises.

« Ce n'est qu'une agglomération de molécules phosphorescentes, s'écria l'un des officiers.

— Non, monsieur, répliquai-je avec conviction. Jamais les pholades ou les salpes ne produisent une si puissante lumière. Cet éclat est de nature essentiellement électrique… D'ailleurs, voyez, voyez ! il se déplace ! il se meut en avant, en arrière ! il s'élance sur nous ! »

Un cri général s'éleva de la frégate.

« Silence ! dit le commandant Farragut. La barre au vent, toute ! Machine en arrière ! »

Les matelots se précipitèrent à la barre, les ingénieurs à leur machine. La vapeur fut immédiatement renversée et l'*Abraham-Lincoln*, abattant sur bâbord, décrivit un demi-cercle.

« La barre droite ! Machine en avant ! » cria le commandant Farragut.

Ces ordres furent exécutés, et la frégate s'éloigna rapidement du foyer lumineux.

Je me trompe. Elle voulut s'éloigner, mais le surnaturel animal se rapprocha avec une vitesse double de la sienne.

Nous étions haletants. La stupéfaction, bien plus que la crainte nous tenait muets et immobiles. L'animal nous gagnait en se jouant. Il fit le tour de la frégate qui filait alors quatorze nœuds, et l'enveloppa de ses nappes électriques comme d'une poussière lumineuse. Puis il s'éloigna de deux ou trois milles, laissant une traînée phosphorescente comparable aux tourbillons de vapeur que jette en arrière la locomotive d'un express. Tout d'un coup, des obscures limites de l'horizon, où il alla prendre son élan, le monstre fonça subitement vers l'*Abraham-Lincoln* avec une effrayante rapidité, s'arrêta brusquement à vingt pieds de ses précintes, s'éteignit, — non pas en s'abîmant sous les eaux, puisque son éclat ne subit aucune dégradation, — mais

soudainement et comme si la source de ce brillant effluve se fût subitement tarie ! Puis, il reparut de l'autre côté du navire, soit qu'il l'eût tourné, soit qu'il eût glissé sous sa coque. À chaque instant une collision pouvait se produire, qui nous eût été fatale.

Cependant, je m'étonnais des manœuvres de la frégate. Elle fuyait et n'attaquait pas. Elle était poursuivie, elle qui devait poursuivre, et j'en fis l'observation au commandant Farragut. Sa figure, d'ordinaire si impassible, était empreinte d'un indéfinissable étonnement.

« Monsieur Aronnax, me répondit-il, je ne sais à quel être formidable j'ai affaire, et je ne veux pas risquer imprudemment ma frégate au milieu de cette obscurité. D'ailleurs, comment attaquer l'inconnu, comment s'en défendre ? Attendons le jour et les rôles changeront.

— Vous n'avez plus de doute, commandant, sur la nature de l'animal ?

— Non, monsieur, c'est évidemment un narval gigantesque, mais aussi un narval électrique.

— Peut-être, ajoutai-je, ne peut-on pas plus l'approcher qu'une gymnote ou une torpille !

— En effet, répondit le commandant, et s'il possède en lui une puissance foudroyante, c'est à coup sûr le plus terrible animal qui soit jamais sorti de la main du Créateur. C'est pourquoi, monsieur, je me tiendrai sur mes gardes. »

Tout l'équipage resta sur pied pendant la nuit. Personne ne songea à dormir. L'*Abraham-Lincoln*, ne pouvant lutter de vitesse, avait modéré sa marche et se tenait sous petite vapeur. De son côté, le narval, imitant la frégate, se laissait bercer au gré des lames, et semblait décidé à ne point abandonner le théâtre de la lutte.

Vers minuit, cependant, il disparut, ou, pour employer une expression plus juste, il « s'éteignit » comme un gros ver luisant. Avait-il fui ? Il fallait le craindre, non pas

l'espérer. Mais à une heure moins sept minutes du matin, un sifflement assourdissant se fit entendre, semblable à celui que produit une colonne d'eau, chassée avec une extrême violence.

Le commandant Farragut, Ned Land et moi, nous étions alors sur la dunette, jetant d'avides regards à travers les profondes ténèbres.

« Ned Land, demanda le commandant, vous avez souvent entendu rugir des baleines ?

— Souvent, monsieur, mais jamais de pareilles baleines dont la vue m'ait rapporté deux mille dollars.

— En effet, vous avez droit à la prime. Mais, dites-moi, ce bruit n'est-il pas celui que font les cétacés rejetant l'eau par leurs évents ?

— Le même bruit, monsieur, mais celui-ci est incomparablement plus fort. Aussi, ne peut-on s'y tromper. C'est bien un cétacé qui se tient là dans nos eaux. Avec votre permission, monsieur, ajouta le harponneur, nous lui dirons deux mots demain au lever du jour.

— S'il est d'humeur à vous entendre, maître Land, répondis-je d'un ton peu convaincu.

— Que je l'approche à quatre longueurs de harpon, riposta le Canadien, et il faudra bien qu'il m'écoute !

— Mais pour l'approcher, reprit le commandant, je devrai mettre une baleinière à votre disposition ?

— Sans doute, monsieur.

— Ce sera jouer la vie de mes hommes ?

— Et la mienne ! » répondit simplement le harponneur.

Vers deux heures du matin, le foyer lumineux reparut, non moins intense, à cinq milles au vent de l'*Abraham-Lincoln*. Malgré la distance, malgré le bruit du vent et de la mer, on entendait distinctement les formidables battements de queue de l'animal, et jusqu'à sa respiration haletante. Il

semblait qu'au moment où l'énorme narval venait respirer à la surface de l'océan, l'air s'engouffrait dans ses poumons, comme fait la vapeur dans les vastes cylindres d'une machine de deux mille chevaux.

« Hum ! pensai-je, une baleine qui aurait la force d'un régiment de cavalerie, ce serait une jolie baleine ! »

On resta sur le qui-vive jusqu'au jour, et l'on se prépara au combat. Les engins de pêche furent disposés le long des bastingages. Le second fit charger ces espingoles qui lancent un harpon à une distance d'un mille, et de longues canardières à balles explosives dont la blessure est mortelle, même aux plus puissants animaux. Ned Land s'était contenté d'affûter son harpon, arme terrible dans sa main.

À six heures, l'aube commença à poindre, et avec les premières lueurs de l'aurore disparut l'éclat électrique du narval. À sept heures, le jour était suffisamment fait, mais une brume matinale très-épaisse rétrécissait l'horizon, et les meilleures lorgnettes ne pouvaient la percer. De là, désappointement et colère.

Je me hissai jusqu'aux barres d'artimon. Quelques officiers s'étaient déjà perchés à la tête des mâts.

À huit heures, la brume roula lourdement sur les flots, et ses grosses volutes se levèrent peu à peu. L'horizon s'élargissait et se purifiait à la fois.

Soudain, et comme la veille, la voix de Ned Land se fit entendre.

« La chose en question, par bâbord derrière ! » cria le harponneur.

Tous les regards se dirigèrent vers le point indiqué.

Là, à un mille et demi de la frégate, un long corps noirâtre émergeait d'un mètre au-dessus des flots. Sa queue, violemment agitée, produisait un remous considérable. Jamais appareil caudal ne battit la mer avec une telle

puissance. Un immense sillage, d'une blancheur éclatante, marquait le passage de l'animal et décrivait une courbe allongée.

La frégate s'approcha du cétacé. Je l'examinai en toute liberté d'esprit. Les rapports du *Shannon* et de l'*Helvetia* avaient un peu exagéré ses dimensions, et j'estimai sa longueur à deux cent cinquante pieds seulement. Quant à sa grosseur, je ne pouvais que difficilement l'apprécier ; mais, en somme, l'animal me parut être admirablement proportionné dans ses trois dimensions.

Pendant que j'observais cet être phénoménal, deux jets de vapeur et d'eau s'élancèrent de ses évents, et montèrent à une hauteur de quarante mètres, ce qui me fixa sur son mode de respiration. J'en conclus définitivement qu'il appartenait à l'embranchement des vertébrés, classe des mammifères, sous-classe des monodelphiens, groupe des pisciformes, ordre des cétacés, famille… Ici, je ne pouvais encore me prononcer. L'ordre des cétacés comprend trois familles : les baleines, les cachalots et les dauphins, et c'est dans cette dernière que sont rangés les narvals. Chacune de ces famille se divise en plusieurs genres, chaque genre en espèces, chaque espèce en variétés. Variété, espèce, genre et famille me manquaient encore, mais je ne doutais pas de compléter ma classification avec l'aide du ciel et du commandant Farragut.

L'équipage attendait impatiemment les ordres de son chef. Celui-ci, après avoir attentivement observé l'animal, fit appeler l'ingénieur. L'ingénieur accourut.

« Monsieur, dit le commandant, vous avez de la pression ?

— Oui, monsieur, répondit l'ingénieur.

— Bien. Forcez vos feux, et à toute vapeur ! »

Trois hurrahs accueillirent cet ordre. L'heure de la lutte avait sonné. Quelques instants après, les deux

cheminées de la frégate vomissaient des torrents de fumée noire, et le pont frémissait sous le tremblotement des chaudières.

L'*Abraham-Lincoln*, chassé en avant par sa puissante hélice, se dirigea droit sur l'animal. Celui-ci le laissa indifféremment s'approcher à une demi-encablure ; puis dédaignant de plonger, il prit une petite allure de fuite, et se contenta de maintenir sa distance.

Cette poursuite se prolongea pendant trois quarts d'heure environ, sans que la frégate gagnât deux toises sur le cétacé. Il était donc évident qu'à marcher ainsi, on ne l'atteindrait jamais.

Le commandant Farragut tordait avec rage l'épaisse touffe de poils qui foisonnait sous son menton.

« Ned Land ? » cria-t-il.

Le Canadien vint à l'ordre.

« Eh bien, maître Land, demanda le commandant, me conseillez-vous encore de mettre mes embarcations à la mer ?

— Non, monsieur, répondit Ned Land, car cette bête-là ne se laissera prendre que si elle le veut bien.

— Que faire alors ?

— Forcer de vapeur si vous le pouvez, monsieur. Pour moi, avec votre permission, s'entend, je vais m'installer sous les sous-barbes de beaupré, et si nous arrivons à longueur de harpon, je harponne.

— Allez, Ned, répondit le commandant Farragut. Ingénieur, cria-t-il, faites monter la pression. »

Ned Land se rendit à son poste. Les feux furent plus activement poussés ; l'hélice donna quarante-trois tours à la minute, et la vapeur fusa par les soupapes. Le loch jeté, on constata que l'*Abraham-Lincoln* marchait à raison de dix-huit milles cinq dixièmes à l'heure.

Mais le maudit animal filait aussi avec une vitesse de dix-huit milles cinq dixièmes.

Pendant une heure encore, la frégate se maintint sous cette allure, sans gagner une toise ! C'était humiliant pour l'un des plus rapides marcheurs de la marine américaine. Une sourde colère courait parmi l'équipage. Les matelots injuriaient le monstre, qui, d'ailleurs, dédaignait de leur répondre. Le commandant Farragut ne se contentait plus de tordre sa barbiche, il la mordait.

L'ingénieur fut encore une fois appelé.

« Vous avez atteint votre maximum de pression ? Lui demanda le commandant.

— Oui, monsieur, répondit l'ingénieur.

— Et vos soupapes sont chargées ?…

— À six atmosphères et demie.

— Chargez-les à dix atmosphères. »

Voilà un ordre américain s'il en fut. On n'eût pas mieux fait sur le Mississippi pour distancer une « concurrence » !

« Conseil, dis-je à mon brave serviteur qui se trouvait près de moi, sais-tu bien que nous allons probablement sauter ?

— Comme il plaira à monsieur ! » répondit Conseil.

Eh bien ! je l'avouerai, cette chance, il ne me déplaisait pas de la risquer.

Les soupapes furent chargées. Le charbon s'engouffra dans les fourneaux. Les ventilateurs envoyèrent des torrents d'air sur les brasiers. La rapidité de l'*Abraham-Lincoln* s'accrut. Ses mâts tremblaient jusque dans leurs emplantures, et les tourbillons de fumée pouvaient à peine trouver passage par les cheminées trop étroites.

On jeta le loch une seconde fois.

« Eh bien ! timonier ? demanda le commandant Farragut.

— Dix-neuf milles trois dixièmes, monsieur.

— Forcez les feux. »

L'ingénieur obéit. Le manomètre marqua dix atmosphères. Mais le cétacé « chauffa » lui aussi, sans doute, car, sans se gêner, il fila ses dix-neuf milles et trois dixièmes.

Quelle poursuite ! Non, je ne puis décrire l'émotion qui faisait vibrer tout mon être. Ned Land se tenait à son poste, le harpon à la main. Plusieurs fois, l'animal se laissa approcher.

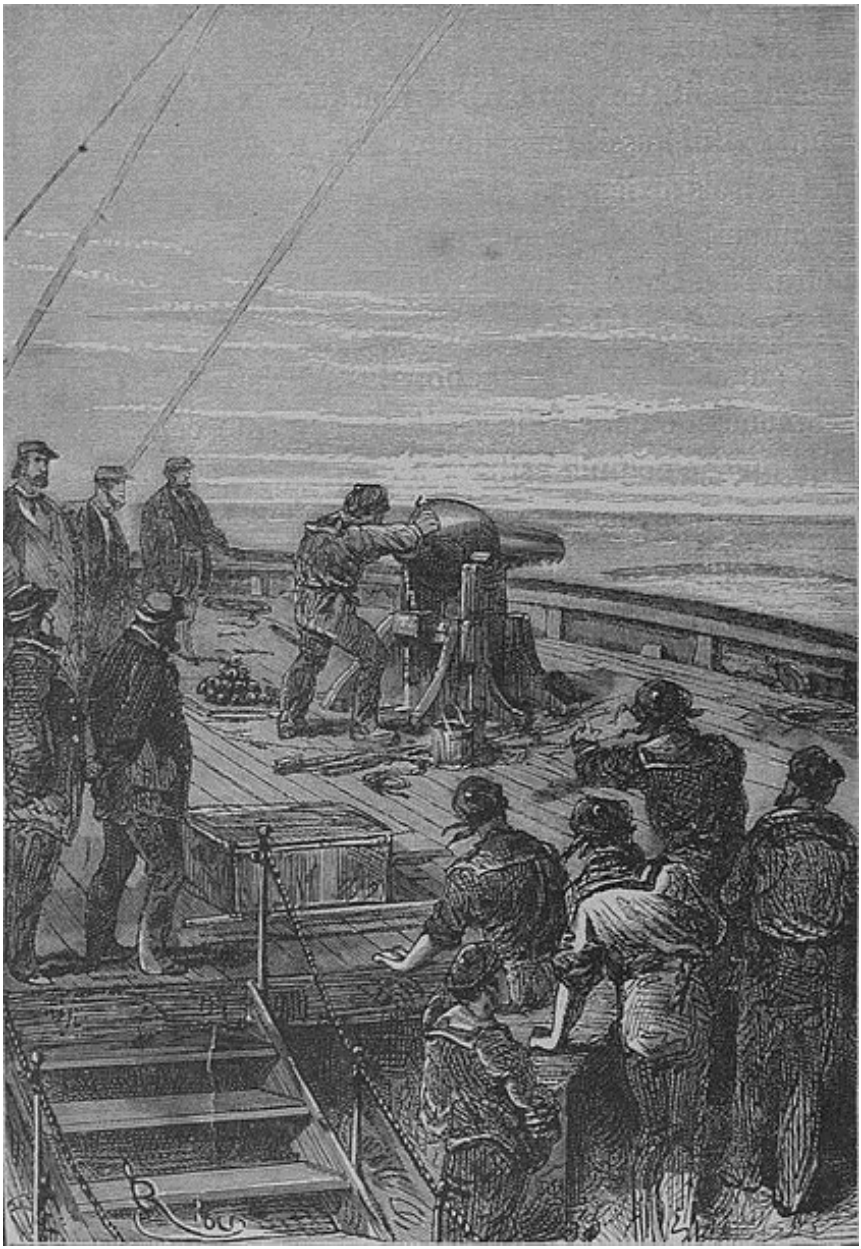
« Nous le gagnons ! nous le gagnons ! » s'écria le Canadien.

Puis, au moment où il se disposait à frapper, le cétacé se dérobait avec une rapidité que je ne puis estimer à moins de trente milles à l'heure. Et même, pendant notre maximum de vitesse, ne se permit-il pas de narguer la frégate en en faisant le tour ! Un cri de fureur s'échappa de toutes les poitrines !

À midi, nous n'étions pas plus avancés qu'à huit heures du matin.

Le commandant Farragut se décida alors à employer des moyens plus directs.

« Ah ! dit-il, cet animal-là va plus vite que l'*Abraham-Lincoln* ! Eh bien ! nous allons voir s'il distancera ses boulets coniques. Maître, des hommes à la pièce de l'avant. »



Un vieux canonnier à barbe grise.

Le canon de gaillard fut immédiatement chargé et braqué. Le coup partit, mais le boulet passa à quelques pieds au-dessus du cétacé, qui se tenait à un demi-mille.

« À un autre plus adroit ! cria le commandant, et cinq cents dollars à qui percera cette infernale bête ! »

Un vieux canonnier à barbe grise, — que je vois encore, — l'œil calme, la physionomie froide, s'approcha de sa pièce, la mit en position et visa longtemps. Une forte détonation éclata, à laquelle se mêlèrent les hurrahs de l'équipage.

Le boulet atteignit son but, il frappa l'animal, mais non pas normalement, et glissant sur sa surface arrondie, il alla se perdre à deux milles en mer.

« Ah ça ! dit le vieux canonnier, rageant, ce gueux-là est donc blindé avec des plaques de six pouces !

— Malédiction ! » s'écria le commandant Farragut.

La chasse recommença, et le commandant Farragut se penchant vers moi, me dit :

« Je poursuivrai l'animal jusqu'à ce que ma frégate éclate !

— Oui, répondis-je, et vous aurez raison ! »

On pouvait espérer que l'animal s'épuiserait, et qu'il ne serait pas indifférent à la fatigue comme une machine à vapeur. Mais il n'en fut rien. Les heures s'écoulèrent, sans qu'il donnât aucun signe d'épuisement.

Cependant, il faut dire à la louange de l'*Abraham-Lincoln* qu'il lutta avec une infatigable ténacité. Je n'estime pas à moins de cinq cents kilomètres la distance qu'il parcourut pendant cette malencontreuse journée du 6 novembre ! Mais la nuit vint et enveloppa de ses ombres le houleux océan.

En ce moment, je crus que notre expédition était terminée, et que nous ne reverrions plus jamais le fantastique animal. Je me trompais.

À dix heures cinquante minutes du soir, la clarté électrique réapparut, à trois milles au vent de la frégate, aussi pure, aussi intense que pendant la nuit dernière.

Le narval semblait immobile. Peut-être, fatigué de sa journée, dormait-il, se laissant aller à l'ondulation des lames ? Il y avait là une chance dont le commandant Farragut résolut de profiter.

Il donna ses ordres. L'*Abraham-Lincoln* fut tenu sous petite vapeur, et s'avança prudemment pour ne pas éveiller son adversaire. Il n'est pas rare de rencontrer en plein océan des baleines profondément endormies que l'on attaque alors avec succès, et Ned Land en avait harponné plus d'une pendant son sommeil. Le Canadien alla reprendre son poste dans les sous-barbes du beaupré.

La frégate s'approcha sans bruit, stoppa à deux encablures de l'animal, et courut sur son erre. On ne respirait plus à bord. Un silence profond régnait sur le pont. Nous n'étions pas à cent pieds du foyer ardent, dont l'éclat grandissait et éblouissait nos yeux.

En ce moment, penché sur la lisse du gaillard d'avant, je voyais au-dessous de moi Ned Land, accroché d'une main à la martingale, de l'autre brandissant son terrible harpon. Vingt pieds à peine le séparaient de l'animal immobile.

Tout d'un coup, son bras se détendit violemment, et le harpon fut lancé. J'entendis le choc sonore de l'arme, qui semblait avoir heurté un corps dur.

La clarté électrique s'éteignit soudain, et deux énormes trombes d'eau s'abattirent sur le pont de la frégate, courant comme un torrent de l'avant à l'arrière, renversant les hommes, brisant les saisines des dromes.

Un choc effroyable se produisit, et, lancé par-dessus la lisse, sans avoir le temps de me retenir, je fus précipité à la mer.

Voilà nos trois amis en fâcheuse posture, perdus dans l'immensité de l'océan, et le monstre qui rôde dans les parages ! Le salut viendra d'où ils ne l'attendent pas…

Pour en savoir plus, revenez vite sur la fiche de l'ebook, ajoutez-le à votre panier et achetez-le !

Nous vous remercions de votre intérêt et vous souhaitons une bonne lecture.



N° ISBN: 978-2-7599-0201-9

« Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon, aux termes des articles L.335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle. »

Vasca - UPblisher.com
11 bis, rue de Moscou
75008 Paris
E-mail : contact@upblisher.com
Site : www.upblisher.com