Vingt mille lieues sous les mers (Jules Vernes, 1870)

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. A 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 - 6 - 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.

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 noeuds.

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 noeuds 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. A 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.