

Vingt mille lieues sous les mers, Jules Verne

Edition « Abrégés de L'Ecole des loisirs », chapitre 1,
abrégé des chapitres I et II de l'œuvre intégrale.

L'année 1866 fut marquée par un événement bizarre, un phénomène inexplicable 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. 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 incalculable 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.

A prendre la moyenne des observations faites à diverses reprises, on pouvait affirmer que cet être phénoménal dépassait de beaucoup toutes les dimensions admises - s'il existait toutefois.

Or il existait, le fait en lui-même n'était plus niable. Le 20 juillet 1866, le steamer *Governor-Higginson* avait rencontré cette masse mouvante à cinq milles dans l'est des côtes de l'Australie. Le 23 juillet, le *Cristobal-Colomb* l'avait observé dans les mers du Pacifique. Quinze jours plus tard, à deux mille lieues de là, l'*Helvétia* et le *Shannon*, marchant à contre-bord dans cette partie de l'Atlantique comprise entre les Etats-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. Ces rapports arrivés coup sur coup 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.

Le 13 avril 1867, la mer étant belle, la brise maniable, le *Scotia*, appartenant au célèbre armateur anglais Cunard, 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. A quatre heures dix-sept minutes du soir, un choc se produisit sur la coque, par sa hanche et un peu en arrière de la roue de bâbord.

Le *Scotia* n'avait pas heurté, il avait été heurté. L'abordage avait semblé si léger, que personne ne s'en fut inquiété à bord, sans le cri des soutiers 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. Le *Scotia*, divisé en sept compartiments par des cloisons étanches, devait braver impunément une voie d'eau.

Le capitaine fit stopper immédiatement, et l'un des matelots plongea pour reconnaître l'avarie. 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. 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. A deux mètres et demi audessous 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.

Ce dernier fait eut pour résultat que 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, et le public demanda catégoriquement que les mers fussent débarrassées à tout prix de ce formidable cétacé.

A l'époque où ces événements se produisirent, je revenais d'une exploration scientifique entreprise dans les mauvaises terres du Nebraska, aux Etats-Unis. En ma qualité de professeur suppléant au Muséum d'histoire naturelle de Paris, le gouvernement français m'avait joint à cette exploration. 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.

Deux solutions possibles de la question 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. Le monstre revint donc à flot, et les imaginations se laissèrent bientôt aller aux plus absurdes rêveries.

A 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. 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 et publiai un article très nourri dans le numéro du 30 avril.

Au fond, j'admettais l'existence du "monstre". Les masses liquides transportent les plus grandes espèces connues des mammifères, et peut-être recèlent-elles plus énorme encore! Autrefois, les animaux terrestres étaient construits sur des gabarits gigantesques. Pourquoi la mer, dans ses profondeurs ignorées, n'aurait-elle pas gardé ces vastes échantillons de la vie d'un autre âge? 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?

Le public fut d'avis de purger l'océan de ce redoutable monstre. On fit à New-York les préparatifs d'une expédition destinée à le poursuivre. Une régata à éperon, 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.

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

Monsieur Aronnax
professeur au Museum 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. Hubson , Secrétaire de la Marine »