

QUARANTE-TROISIÈME ÉDITION

JULES VERNE

VINGT MILLE LIEUES
SOUS
LES MERS

Ouvrage honoré de souscriptions du *Ministère de l'Instruction publique*,
adopté pour les bibliothèques scolaires et populaires,
et choisi par la *Ville de Paris* pour les distributions de prix.

PREMIÈRE PARTIE

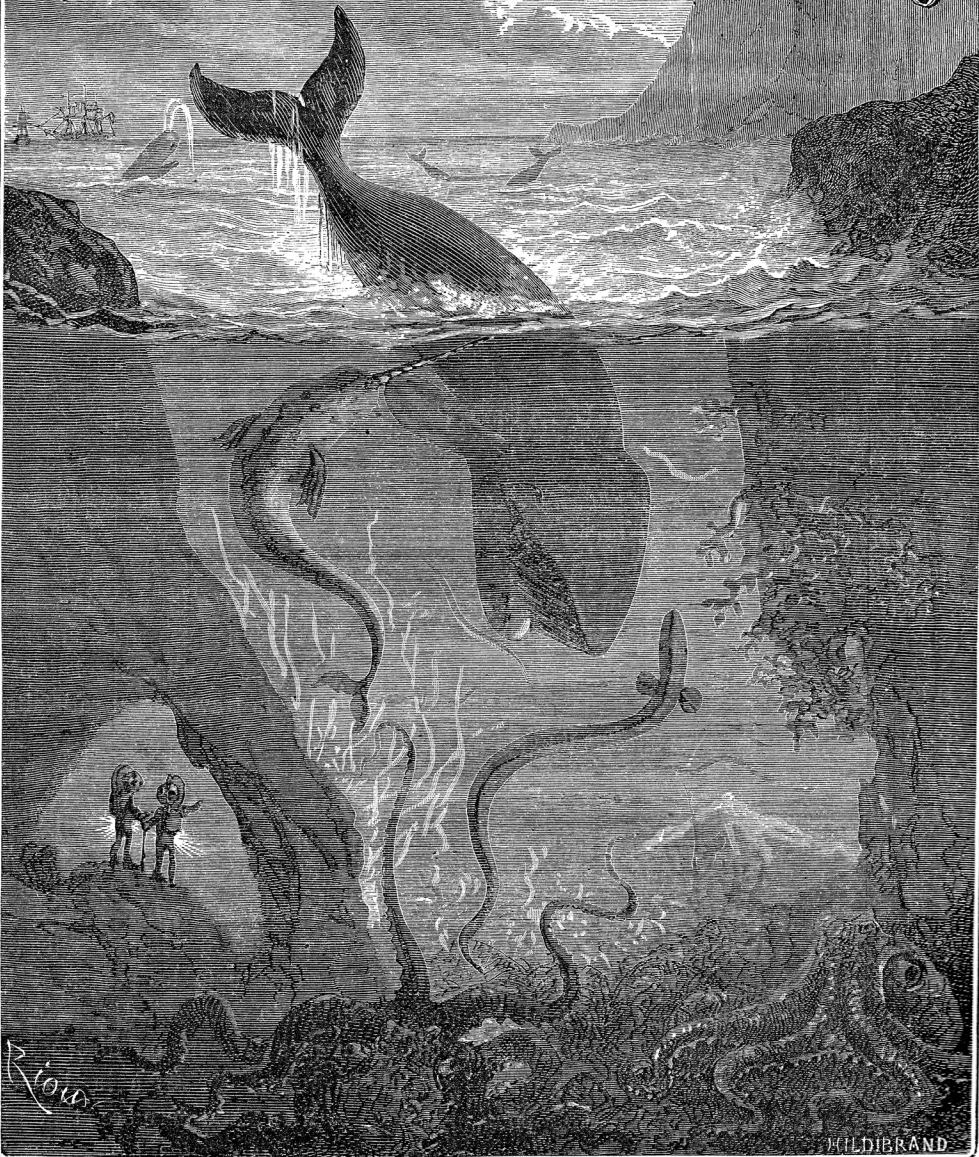


BIBLIOTHÈQUE
D'ÉDUCATION ET DE RÉCRÉATION
J. HETZEL ET C^o, 18, RUE JACOB
PARIS

Tous droits de traduction et de reproduction réservés.

VINGT MILLE LIEUES
SOUS LES MERS

VINGT MILLE LIEUES SOUS LES MERS



Riou

MILDBRAND

*Première partie*¹

VINGT MILLE LIEUES
SOUS
LES MERS



TOUR DU MONDE SOUS-MARIN

PAR
JULES VERNE

ILLUSTRATIONS PAR RIOU ET DE NEUVILLE

I.

Un écueil fuyant

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 émus². Les négociants, armateurs, capitaines de navires, *skippers* et *masters*^a de l'Europe et de l'Amérique, officiers de marines militaires de tous pays³, 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 long⁴, 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 incalculable⁵ 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. Duméril, ni M. de Quatrefages^b,

a. Patrons et capitaines de la marine marchande.

b. Spécialistes d'ichtyologie, attachés au Muséum d'histoire naturelle ; Verne leur emprunte des détails, souvent sans doute *via* des intermédiaires. À l'époque la présence d'un « M. » est coutumière pour les personnes vivantes. — Georges Cuvier (1769-1832), paléontologue, fondateur de l'anatomie comparée et auteur créationniste de *De l'histoire naturelle des cétacés* (1804), ainsi que d'une monumentale *Histoire naturelle des poissons* (1828-1848). Une partie des poissons répertoriés dans *Vingt mille lieues* en est empruntée, avec seulement l'adjonction d'adjectifs. — Bernard-Germain de Lacépède (1756-1825), auteur d'*Histoire naturelle des cétacés* (1804) et d'*Histoire naturelle des poissons* (1798-1803), où se trouve plus d'un tiers des noms de poissons verniens, source parfois des descriptions brèves fournies par Verne. — Auguste Henri André Duméril (*Magasin* et 1900 : « Dumeril ») (1812-1870), médecin et auteur de *Catalogue méthodique de la collection des reptiles* (1851) et de deux volumes compris dans l'*Histoire naturelle* de Cuvier ; ou peut-être son père André Marie Constant Duméril (1774-1860), spécialiste de reptiles et de poissons, auteur d'*Ichtyologie analytique* (1856). — Jean-Louis-Armand de Quatrefages de Bréau (1810-1892), auteur d'*Histoire de l'homme* (1867-1868), concernant l'unité de l'espèce ; il figure dans la section préhistorique insérée dans l'édition illustrée de *Voyage au centre de la terre* (1867). Quatrefages envoie à Verne un exemplaire dédié de son ouvrage (« À M. J. Verne /

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 ichtyologistes⁶ — 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 Burmah Steam Navigation Company^a, avait rencontré cette masse mouvante à cinq milles dans l'est des côtes de l'Australie⁷. 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^b, projetées par l'inexplicable objet, s'élancèrent en sifflant à cent cinquante pieds dans l'air⁸. Donc, à moins que cet écueil ne fût soumis aux expansions intermittentes d'un geysir, le *Governor Higginson* avait affaire bel et bien à quelque mammifère aquatique, inconnu jusque-là, qui rejetait par ses événements 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^c. Donc, ce cétaqué 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^d.

Souvenir de l'auteur », avec signature) ; et le 6 février 1868, Verne écrit à Léonce de Quatrefages, son fils : « J'espère d'ailleurs, que le *Magasin d'éducation* vous donnera au mois de septembre le *Voyage sous les eaux*, et nous ferons ensemble vingt-cinq mille lieues au fond des mers ».

a. Les navires, mais non les événements rapportés, sont authentiques. Le *Governor Higginson* (construit en 1856) a environ 600 tonnes et 120 chevaux. — *Calcutta and Burmah Steam Navigation Company*, société fondée en 1856, qui deviendra en 1869 la *British India Steam Navigation Company*. Le volume *Navigation à vapeur transocéanique* (1866) de Flachet a : « ... and Burnah [sic]... » (vol. 2, p. 173). (Les références aux documents prennent la forme d'un simple numéro de page ; celles à Flachet concernent toutes son second volume. L'italique dans les variantes et dans les sources indique un texte commun avec l'édition de 1900 de *Vingt mille lieues*.)

b. C'est seulement vers la fin du XIX^e siècle que l'on comprend généralement que les baleines n'ont qu'un seul orifice de pulvérisation.

c. Le *Cristobal Colon* (1854), de 1 100 tonnes (Flachat, p. 174). — *West India and Pacific Steam Navigation Company*, fondée en 1838 : « West India » signifie les Indes occidentales, ou Caraïbes.

d. Dans ce roman, les lieues marines sont de 2,16 milles dans I xx, II 1 et II iv, mais de quatre kilomètres dans II vii (elles sont de trois milles marins, ou environ 5,6 kilomètres, dans le monde anglophone).

Quinze jours plus tard, à deux mille lieues de là, l'*Helvetia*, de la Compagnie nationale, et le *Shannon*, du Royal Mail^a, marchant à contre-bord 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^b, 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 Cullamach et l'Umgullik^c, n'ont jamais dépassé la longueur de cinquante-six mètres — si même elles l'atteignent^e.

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*^d, 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 monstre¹⁰ 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 toutes couleurs¹¹. On vit réapparaître dans les journaux — à court de copie — tous les êtres imaginaires et gigantesques, depuis la baleine blanche, la terrible « Maby Dick »^e des régions hyperboréennes, jusqu'au Kraken

a. L'*Helvetia* (1864), 3 319 tonnes, 350 chevaux. — La *Compagnie nationale* est souvent pour Verne synonyme de la Compagnie générale transatlantique, société française (1861). Toutefois, selon Flachet (p. 175), l'*Helvetia* appartient à la National Steam Navigation Company britannique (fondée en 1863). — Le *Shannon* (1859), 900 chevaux, en fer et à roues (Flachat, p. 86 et 88). — Le *Royal Mail* (1840), la Royal Mail Steam Packet Company, à ne pas confondre avec la British and North American Royal Mail Steam Packet Company, ou Cunard Line.

b. [Note de l'auteur] Environ 106 mètres. Le pied anglais n'est que de 30,40 centimètres. [Sans doute lapsus pour 30,48; ailleurs dans le roman Verne mélange les pieds et les milles français et britanniques. Les pieds français du XVIII^e siècle, dits « de roi », les derniers à être officiels, étaient de 32,48 centimètres. — Des sept notes de l'auteur, les cinq premières sont ajoutées au stade des épreuves. En général dans la genèse d'un roman vernien, Hetzel s'acharne à supprimer les quelques notes d'information visibles dans la mise au net, en y substituant de simples notes didactiques, soit pour convertir les mesures non métriques, soit pour faire référence aux actualités technologiques, soit même pour résumer, commenter ou louer les romans précédents de la série.]

c. Il s'agit de variétés de baleine, dans la langue des Aléoutes, respectivement *Eubalaena cullamach*, ou *Balaena kuliomoch* ou baleine franche, et umgullik, ou baleine bleue. En réalité, la baleine attestée la plus longue atteignait environ 35 m.

d. Le *Pereire*, de 800 chevaux, à hélices (Flachat, p. 34). — L'*Etna*, 2 120 tonnes, 450 chevaux (Flachat, p. 173). — La *ligne Inman*, ou Liverpool and Philadelphia Steamship Company (1850), fondée par William Inman (1825-1881). Verne met « Inmann », ici dans la mise au net et plus bas dans 1900 (II xx); certaines éditions in-18 des années 1870 ont: « Iseman ». — Verne voit le *Lord Clyde*, de 1 000 chevaux, fort sujet aux roulements, le 21 mars 1867, au large de Birkenhead.

e. Cette orthographe contraste avec celle du titre *Moby-Dick; or, the Whale* (1851), de Herman

démesuré^a, dont les tentacules peuvent enlacer un bâtiment de cinq cents tonneaux et l'entraîner dans les abîmes de l'Océan. On 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 Egede^b, et enfin les rapports de M. Harrington^c, dont la bonne foi ne peut être soupçonnée, quand il affirme avoir vu, étant à bord du *Castilian*, en 1857, cet énorme serpent qui n'avait jamais fréquenté jusqu'alors que les mers de l'ancien *Constitutionnel*^d.

Melville (« dick » signifie vulgairement le membre mâle). La probable source immédiate donne : « *Maby Dick* » (Mangin, 1^{re} édition, 1864, p. 297), comme à l'origine la mise au net : « *Maby-Dick* », bien que plus bas dans le présent chapitre l'on y voie : « *Moby-Dick* » (ms2 I 14). *Les Histoires de Jean-Marie Cabidoulin* de Verne (1901) évoque, en citant Mangin quasi textuellement : « la grande baleine blanche des côtes du Groenland, la fameuse Moby Dick, que les baleiniers écossais pourchassèrent pendant plus de deux siècles » (iv), avant de faire volte-face et de douter de son existence : « ... sans parvenir à l'atteindre, pour cette bonne raison qu'ils ne l'avaient jamais aperçue ». Mais avant Mangin et Melville, il y a Mocha Dick, habitant du Pacifique sud au début du siècle. La colonne d'eau de cette baleine blanche est exceptionnellement perpendiculaire et continue, rugissant comme une machine à vapeur. L'animal est docile, aimant nager de concert avec les navires, mais féroce si l'on attaque — aspects qui font penser au *Nautilus*, à Nemo et à Achab. Mocha Dick influe directement sur Edgar Poe, avant tout pour son roman unique *Les Aventures d'Arthur Gordon Pym* (1838, traduction française de Baudelaire 1858), qui à son tour inspire non seulement *Moby-Dick* mais aussi *Vingt mille lieues*. (Les éditions successives alternent : *Magasin* et diverses éditions in-18 ont : « Maby Dick », 1871 : « Moby Dick » ; ms2, 1871 et 26^e : « le terrible... ».)

a. Monstre marin, parfois assimilé au calmar géant, qui vit au large de la Norvège et qui écrase les navires de ses tentacules ; il est discuté par Mangin (p. 280 et suivantes) et Frérol (*Le Monde de la mer*, 1865, p. 310). Un kraken, « long d'une demi-lieue » (iv), est central à *Cabidoulin*, où les monstres ressemblent quelquefois... au *Nautilus*. Par ailleurs, le manuscrit de ce dernier roman se conclut en confirmant l'existence du kraken : « il n'y a plus lieu de ranger le grand serpent de mer parmi les légendes ».

b. *Aristote* (384-322 av. J.-C.), philosophe, créateur de la logique et auteur d'*Histoire des animaux*, tentative de classement biologique, qui discute des céphalopodes et des calmars. — *Pline l'Ancien* (23-79), naturaliste romain, auteur d'une immense *Histoire naturelle*, qui décrit les céphalopodes et, de seconde main, un « poulpe » de trois cents kilogrammes, doté d'une tête grande comme un tonneau et de bras de dix mètres, lequel atterrit en Espagne, tourmente les chiens et traverse une barrière (IX, XLVIII) ; il évoque également un poulpe trop grand pour passer les colonnes d'Hercule. — Erik *Pontoppidan* (1698-1764), évêque de Bergen, théologien et auteur d'*Histoire naturelle de la Norvège* (1752-1754). Il y décrit également un serpent de mer odorant, d'une circonférence d'un mille et demi, qui ressemble à un chapelet d'îles, et « dont les cornes ressemblaient à des mâts armés de vergues » (*Cabidoulin*, iv). — *Paul Egede* (in-18 : « Eggede », ms2, *Magasin*, 1871, 1896 : « Heggede ») (1708-1789), missionnaire dano-norvégien, spécialiste du groenlandais et auteur d'*Efterretninger om Gronland* (1789). Il y présente un immense serpent de mer, « dont la tête dépassait le grand mât... au long museau pointu... des pattes immenses ». Pontoppidan, Egede et Harrington sont évoqués par Mangin (p. 295-303).

c. Ce que voient le capitaine Henry Harrington et vingt marins le 12 décembre 1857 est documenté dans un procès-verbal conservé à l'Amirauté britannique. À seize kilomètres de Sainte-Hélène, ils observent une créature serpentine, couronnée d'une crête pliée et longue de quelques 200 pieds.

d. Le *Castilian* (toutes éditions : « Castillan »), d'environ 1 100 tonnes. « En 1857, les vigies du *Castillan* signalèrent la présence d'un monstre à grosse tête en forme de tonneau, dont la longueur pouvait être évaluée à deux cents pieds » (*Cabidoulin*, iv). — Le *Constitutionnel* (la mise au net omet

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'esprit¹², 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 smithsonienne de Washington, aux discussions du *Indian Archipelago*, du *Cosmos* de l'abbé Moigno, des *Mitteilungen* de Petermann^a, 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 »^b, 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 « Maby Dick » et autres élucubrations de marins en délire. Enfin, dans un article d'un journal satirique très redouté^c, le plus aimé de ses rédacteurs, brochant sur le tout, poussa au monstre comme Hippolyte, lui porta un dernier coup, et l'acheva^d au milieu d'un éclat de rire universel. L'esprit avait vaincu la science.

le mot « ancien »), quotidien libéral important (1815-1914), qui publie en feuilleton George Sand, Eugène Sue, Balzac et Dumas, supprimé et relancé cinq fois. Son « serpent de mer », que Verne démétaphorise, est entré dans la langue comme synonyme d'observation peu crédible ; *Cabidoulin* cite « ... les plaisanteries que s'est attirées le *Constitutionnel* en donnant ces légendes pour des réalités » (iv). (L'on a parfois voulu trouver une couleur politique dans cette métaphore.)

a. L'*Institut géographique du Brésil* serait plutôt l'Institut historique et géographique (1838). — L'*Académie royale des sciences*, fondée en 1700. — L'*Association britannique* pour le progrès de la science (1831). — L'*Institution smithsonienne*, centre de recherche scientifique (1846), fondée à partir du legs de James Smithson (1765-1829). — L'*Indian Archipelago* (1871 : « ... du *The Indian...* »), *Journal of the Indian Archipelago* [Indes orientales] and *Eastern Asia* (Singapour, 1847-1862). — Le *Cosmos* (1852), dirigé par François-Napoléon Moigno (1804-1884), mathématicien et vulgarisateur, de 1852 à 1862 ; en 1894 Verne affirme le lire régulièrement. — Les *Mitteilungen*, ou *Petermanns* (*Geographische Mitteilungen*) (1860-1915), qui se trouvent dans la bibliothèque de Nemo ; fondés à Gotha par August Petermann (1822-1878), géographe, cartographe et ami de Lidenbrock dans *Voyage au centre de la terre* (vi).

b. Carl von Linné (1707-1778), naturaliste suédois qui invente la méthode binomiale de classification et qui croit au kraken. *La nature ne faisait pas de sots*, jeu de mots sur « la nature ne fait pas de sauts » (« *Natura non facit saltus / saltum* », Linné, *Philosophia Botanica* (1751), édition de 1809, chap. xxvii, article 77), expression devenue proverbiale depuis Aristote et visible dans les alchimistes, *Nouveaux Essais sur l'entendement humain* (1765 ; IV, p. 16) de Leibniz, Mangin, Frédo et Figuier. Elle est citée par Darwin en 1859 pour soutenir sa thèse évolutionniste.

c. Identifié dans la mise au net : « un article du Figaro », quotidien conservateur (1826). Le rédacteur en question est sans doute Henri Rochefort (1831-1913).

d. Le nom constituerait une allusion à Hippolyte de Villemessant (1810-1879), directeur du *Figaro* depuis 1854. À l'origine Hippolyte est fils de Thésée, roi mythologique d'Athènes. Par le truchement de Poséidon, le dieu de la mer, Thésée envoie un monstre marin pour affoler les chevaux d'Hippolyte, ce qui provoque sa mort. L'expression de Verne, « poussa au monstre... », viendrait de Racine, qui

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 et sérieux¹³ à éviter. La question prit une tout autre face¹⁴. Le monstre redevint îlot, rocher, écueil, mais écueil fuyant, indéterminable, insaisissable.

Le 5 mars 1867, le *Moravian*, de Montreal Ocean Company, se trouvant pendant la nuit par 27° 30' de latitude et 72° 15' de longitude^a, 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 radoub¹⁵, il fut reconnu qu'une partie de la quille avait été brisée.

Ce fait, extrêmement grave en lui-même, eût peut-être été oublié¹⁶ 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^b. 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 1 162 tonneaux^c. Huit ans après, le matériel de la Compagnie s'accroissait de quatre navires de six cent cinquante chevaux et de 1 820 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

écrit : « *Hippolyte*... Pousse au monstre, et d'un dard... lui fait dans le flanc une large blessure » (*Phèdre*, acte V, sc. 6).

a. Le *Moravian* (1864), 2 246 tonnes, 400 chevaux (Flachat, p. 164). — *Montreal Ocean Company*: la Montreal Ocean Steamship Company (1854) (l'édition de 1871, qui suit Flachat (p. 173), a: « Montréal Océan Company »). La mise au net donne : « le Lafayette, de la Compagnie Transatlantique, chargé du service postal entre Saint-Nazaire et Vera Cruz, se trouva... Son déplacement en charge était alors de cinq mille huit cents tonneaux » (cf. Flachat, p. 188). Dans les éditions on oublie de changer les coordonnées — un navire venant du Canada ne naviguerait pas à « 27° 30' de latitude ».

b. Samuel Cunard (1787-1865), né au Canada, fondateur de la Cunard Line.

c. Les détails des navires et des compagnies dans ce paragraphe et les deux suivants sont empruntés directement à Flachat : voir ci-dessous, « Les sources », pour de plus amples informations.

première marche, et les plus vastes qui, après le *Great Eastern*^a, eussent jamais sillonné les mers. Ainsi donc, en 1867, la Compagnie possédait douze navires, dont huit à roues et quatre à hélices^b.

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 par son intelligente gestion¹⁷. Nulle entreprise de navigation transocéanique 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 France¹⁸, 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 13,43 nœuds sous la poussée de ses mille chevaux vapeur. Ses roues battaient la mer avec une régularité parfaite. Son tirant d'eau était alors de 6,70 mètres, et son déplacement de 6 624 mètres cubes^c.

À quatre heures dix-sept minutes du soir^d, 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.

a. La date de 1853 ne s'applique qu'au premier navire. Tous ces vaisseaux sont décrits en détail par Flachet : l'*Arabia*, dernier vaisseau en bois et à roues (1853) ; le *Persia*, l'un des premiers navires en fer (1856) ; le *China*, à hélice, construit en 1860, mis en service en 1862 (Phileas Fogg le manquera de justesse à New York) ; le *Java*, construit en 1865 ; et le *Russia* (ms2 : « le Prussia »), construit en 1867. — Le *Scotia*, dernier vaisseau à roues de Cunard (1861), détient jusqu'en 1869 le record de la traversée, à huit jours et vingt-deux heures. Verne le voit en dock, ainsi que le *Persia*, à Liverpool le 20 mars 1867. — Verne observe le *Great Eastern* de Brunel (alors le *Leviathan*) en cours de construction à Greenwich en septembre 1859. De loin le plus grand vaisseau du monde, il possède à la fois une hélice, des roues et une voilure complète. Lors de son voyage aux États-Unis (14 mars-30 avril 1867), Verne voit en lui la « huitième merveille du monde » (9 avr. 67 — les références sous cette forme abrégée indiquent les lettres échangées entre Verne et Hetzel). Le navire est central dans *Une ville flottante* (1871), qui romance le voyage aller-retour de l'écrivain ; son avant-texte, « Carnet de voyage en Amérique », largement inédit, en note l'infime détail (voir *JVI*, x).

b. Flachet explique que les navires à roue de Cunard, plus rapides mais moins économes, devront céder la place aux navires à hélice — à moins de bénéficier d'un renouvellement en 1867 d'une subvention gouvernementale. La réussite des navires Cunard se limite en fait aux transatlantiques ; son *Parramatta*, que Verne évoque plus bas (II xx), échoue en 1859, comme l'*Amazone*, « quelques années auparavant », et l'*Avon*, perdu en 1863 (Flachat, p. 90).

c. Les huit navires qui rencontrent l'objet, dont trois avec avaries, sont tous britanniques. — Le véritable *Scotia* entre en collision le 8 ou le 11 avril 1867 avec le navire américain le *Berkshire*, à destination du Havre, et le fait couler.

d. Heure étrange pour déjeuner.

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 soutiers¹⁹ qui remontèrent sur le pont en s'écriant : « Nous coulons ! nous coulons ! »

Tout d'abord, les passagers furent très effrayés ; mais le capitaine Anderson^a 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'invasion 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. 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 cents milles^b 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^c. 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

a. Cet énergique capitaine se baserait sur le véritable Anderson, capitaine du *Great Eastern*, présent plus bas (II xx) ; selon certains commentateurs, il s'agit de la même personne.

b. Cette position ne correspond pas aux coordonnées données un peu plus haut. (Dans 1871 on lit : « à trois cent milles ».)

c. Cette déchirure triangulaire frappe par son étrangeté, et en particulier la raison de procéder à un tel acte. Plus tard, le sous-marin du capitaine Nemo lancera une attaque similaire, mais en visant une frégate qui lui envoie des boulets. En tout cas, l'éperon du *Nautilus*, situé, du moins dans les illustrations, à mi-hauteur de ce vaisseau de huit mètres de haut, ne peut guère monter jusqu'à un point situé seulement « deux mètres et demi au-dessous de la flottaison », d'autant plus si, comme Nemo le dira, le sous-marin, à comprendre par sa plate-forme, navigue alors « à deux mètres au-dessous de la surface des eaux » (I xiii). Toutefois, si l'éperon était attaché au plus haut point du *Nautilus*, ce qui par ailleurs l'aiderait à rompre les glaces antarctiques, cette scène deviendrait plus vraisemblable. — Est-ce une simple coïncidence que la déchirure proposée par Hetzel dans l'étoffe du ballon de *L'Île mystérieuse* soit également triangulaire ? — suggestion d'ailleurs refusée par Verne, qui souligne son absurdité (JVI, xiv). Certes, les interventions de l'éditeur dans les autres romans sont souvent caractérisées par leur invraisemblance, comme le romancier ne cesse de le lui dire dans la correspondance, que ce soit au niveau de leur adhésion aux lois de la physique, de leur pertinence à l'intrigue ou de leur raison d'être même.

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^a, 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 » que, justement ou injustement, on accusa²⁰ 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 à tout prix de ce formidable cétacé²¹.

a. Société parisienne de renseignements concernant la fiabilité et la sécurité maritimes (1828), concurrente du *Lloyd's Register of Ships*.

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^a, aux États-Unis. En ma qualité de professeur suppléant au Muséum d'histoire naturelle de Paris^b, 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 France²² 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 eût quelque chose, cela ne pouvait être douteux, et les incrédules étaient invités à mettre le doigt sur la plaie du *Scotia*^c.

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

a. Terrain bosselé et érodé, nommé par les trappeurs francophones, important site de fossiles, situé maintenant dans le Dakota du sud et le Montana. (Toutes éditions : « les mauvaises terres du Nebraska ».)

b. Le Muséum (1793) se trouve dans le 5^e arrondissement, au Jardin des Plantes (1626).

c. Allusion au scepticisme de Thomas (Jean, xx, 25, etc.).

colossale ; de l'autre, ceux qui tenaient pour un bateau « sous-marin »^a 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'eût-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^b ; 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 transocéaniques 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^c fut définitivement rejetée.

Le monstre revint donc à flot²³, 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*²⁴. Ce livre, particulièrement goûté du monde savant, faisait de moi un spécialiste dans cette partie assez

a. Si les guillemets de l'adjectif « sous-marin » restent facultatifs depuis le début du siècle, le substantif ne se généralisera que vers les années 1890.

b. Les *chassepots*, fusils de l'armée française (1866), légers et confortables, à chargement par la culasse, sont perfectionnés par le maître-armurier Antoine Chassepot (1833-1905). Dans une lettre de « Lundi 30 [déc. 67] », disponible sur www.boisgirard-antonini.com, lettre très critique de l'Empire, Verne écrit : « Des chassepots pour tout raisonnablement, une guerre en perspective... pour 1848 [sic] ! ». D'autre part, vers novembre 1870, il écrit à son père : « J'ai acheté un Chassepot et 150 cartouches. » — *Torpilles* : sans doute non encore autopropulsées. — *Béliers sous-marins* : traduction-calque, attestée seulement dans le *Catalogue des brevets d'invention* (déposés en 1867) (1868), p. 222, de « submarine rams » (terme de 1862), que la guerre d'indépendance américaine montre constituer l'arme marine la plus efficace.

c. Dans la guerre civile, le *Monitor* nordiste (1861-1862) et le *Virginia* (ex-*Merrimack*, 1855-1862) font le premier combat de cuirassés, décrit par Verne dans *Nord contre Sud* (1887 — I XIII). Les monitors sont équipés d'un pont bas, de panneaux d'entrée et d'une tourelle mobile. Le 21 mars 1867, Verne voit un « iron clade [sic] » à « Laird's yar [sic] », la société de Birkenhead qui fabrique les plaques en tôle du *Nautilus* (I XIII). Une illustration de *De la terre à la lune* montre, accroché au mur, le tableau d'un « MONITOR » (x) presque rectangulaire, aux plaques boulonnées.

obscur de l'histoire naturelle. Mon avis me fut demandé²⁵. 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^a, professeur au Muséum de Paris », fut mis en demeure par le *New York Herald*^b 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 la conclusion²⁶ 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 excessive²⁷.

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 reculés²⁸ ? Quels êtres habitent et peuvent habiter à douze ou quinze milles au-dessous de la surface des eaux^c ? 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.

a. La forme d'adresse « l'honorable » est souvent accolée aux élus ou aux délégués gouvernementaux. Pierre est le prénom du père de Jules Verne. « Aronnax » n'est pas attesté avant 1869 : le « -ax », à la tonalité dure, est visible également chez Axel dans *Voyage au centre de la terre*. Si celui-ci, en tant que narrateur à la première personne, se distancie de son *alter ego* jeune et naïf, l'Aronnax postérieur ne conteste pas les jugements d'Aronnax le personnage, cependant non toujours partagés par le romancier. — Dans le premier volume du brouillon le narrateur s'appelle normalement « Oyonnax » — ville de l'Ain, que Verne cite pour sa tourbe dans la *Géographie de la France* —, mais une fois dans la mise au net, « <Ayonnax> » (I XII 102). Dans les chapitres initiaux à la fois du premier volume de la mise au net et du second volume du brouillon, il s'appelle « Arronax » ou « Arronnax ». L'exception en est cette première occurrence, « *Aronnax* », peut-être la raison, non seulement de l'adoption d'une orthographe peu conforme à l'usage, mais aussi des instances, dans les chapitres suivants, d'« *Aronnax* » (par exemple ms2 I XXI 203). Aron et Oyon sont des noms attestés, souvent juifs.

b. Fondé en 1835 par James Gordon Bennett, dirigé en 1868 par James Gordon Bennett fils, ce journal populiste, apparemment à la plus grande circulation du monde, envoie Henry Morton Stanley en Afrique à la recherche de David Livingstone (1866).

c. Plus bas (I xx), l'on dit que la profondeur maximale de l'océan ne dépasse guère quinze ou seize kilomètres ; les sources modernes donnent environ onze kilomètres. (Dans la mise au net il s'agit ici de : « plusieurs milles ».)

NOTES DE VARIANTES

PREMIÈRE PARTIE (p. 37)

1. *Première partie* : dans les éditions in-18, ces mots ne paraissent que dans la page de titre, page absente du *Magasin* ; dans les éditions in-8°, le début du volume n'est pas marqué. Au centre de la page de titre dans les in-18 se voit une petite vignette composée des initiales « J H » (Jules Hetzel), encadrées dans des cercles superposés, vignette remplacée dans les in-8° par la représentation d'un petit enfant assis.

CHAPITRE I (p. 39)

2. *Sans parler des rumeurs... furent particulièrement émus* : phrase absente de la mise au net.
3. *Officiers de marines militaires de tous pays* : dans 1871 et les 11^e et 26^e éditions in-18 on lit : « *officiers des...* ». (Le romain dans les citations indique un texte absent de l'édition de base (1900), l'italique un texte commun à l'édition de base et à l'état cité.)
4. *Long* : le second manuscrit ajoute : « , étroit ».
5. *La vitesse incalculable* : ms2 : « *la vitesse* » tout court, 1871 : « ... inouïe ».
6. *Ichthyologistes* : la plupart des éditions, y compris 1871, l'édition de base, la 11^e et la 26^e édition, ont : « ichthyologistes ».
7. *À cinq milles dans l'est des côtes de l'Australie* : ms2 : « à cinq cent [*sic*] milles ».
8. *Cent cinquante pieds* : dans la mise au net seulement : « ... cinquante pieds... ».
9. *Le Cullamach et l'Umguillik* : dans le *Magasin*, 1900 et la 26^e, l'on trouve : « le *Kulamмок* et l'Umguillik », et dans 1900, plus bas, « le *Hullamock* et l'Umguillik » (II xii). 1871 a « *Kulammak* » et « *Umguillik* ». — La source serait le *Dictionnaire français illustré*, sous la rubrique « Baleine » : « deux espèces des îles Aléoutiennes, le *Culammak* et l'Umguillik [du naturaliste allemand Peter Simon] Pallas [1741-1811], qui atteindraient une longueur de 56 mètres » (vol. 2, p. 274), information reprise presque mot pour mot par Mangin (*Les Mystères de l'océan*, 1864, p. 330).
10. *Partout dans les grands centres, le monstre* : ms2 : « En France, le monstre... ».
11. *Des œufs de toutes couleurs* : ms2 et 1871 : « ... de toute couleur ».
12. *Les journalistes qui font profession de science, en lutte avec ceux qui font profession d'esprit* : les éditions in-8° déplacent malencontreusement la virgule : « *Les journalistes, qui font profession de science en lutte avec ceux qui font profession d'esprit* ».
13. *D'un danger réel et sérieux* : ms2 : « réel » tout court, 1871 : « réel, sérieux ».
14. *Une tout autre face* : 1871 : « ... toute... ».
15. *Les bassins de radoub* : le second manuscrit ajoute : « ... de Saint-Nazaire ».
16. *Eût peut-être été oublié* : la plupart des éditions Hetzel, ainsi que certaines éditions modernes, mettent « eut... ».
17. *Par son intelligente gestion* : ms2, *Magasin* et 1871 : « pour... ».
18. *Malgré la concurrence puissante que lui fait la France* : mots absents de la mise au net.

19. *Le cri des soutiers* : 1871 : « ... *des caliers* ».
20. *Que, justement ou injustement, on accusa* : 1871 : « qui, *justement ou injustement*, fut accusé ».
21. *Depuis ce moment... ce formidable cétacé* : lignes ajoutées d'une main inhabituelle dans la marge de la mise au net.

CHAPITRE II (p. 49)

22. *Pour la France* : ms2, *Magasin* et 1871 : « *pour France* ».
23. *À flot* : ms2 et 1871 : « à flots ».
24. *Les Mystères des grands fonds sous-marins* : dans l'édition de base, le mot « les » est en italique mais sans majuscule ; plus bas (I III), il est en romain (amendé dans la présente édition).
25. *J'avais publié... fut demandé* : phrases ajoutées dans la marge de la mise au net.
26. *La conclusion* : ms2 et 1871 : « un extrait ».
27. *Excessive* : dans le premier volume de la mise au net, selon une convention déjà désuète, Verne écrit parfois « *excefsive* ». Toutefois, le mot s'épelle normalement dans sa seconde partie (« *une excessive évaporation* », ms2 II II 18), écrite d'une main différente.
28. *Ces abîmes reculés* : 1871 : « reculées », combinaison visible parfois chez Buffon.
29. *Comme un foret perce un tonneau* : mots absents du second manuscrit.
30. *Une vitesse* : 1871 : « une rapidité ».
31. *Non d'une hallebarde* : ms2, *Magasin* et 1871 : « non plus... ».
32. *Près desquels... des nains* : mots absents de la mise au net.
33. *Surtout* : mot absent du *Magasin*.
34. *Une frégate à éperon* : ms2 et 1871 omettent « à éperon ».

CHAPITRE III (p. 55)

35. *Un brave Flamand* : ms2 et 1871 : « un brave flamand ».
36. *Très ferré sur les classifications d'histoire naturelle* : 1871 : « ... sur la classification en *histoire naturelle* ».
37. *Si éloigné qu'il fût* : ms2 et 1871 : « ... *qu'il fut* ».
38. *Qu'on m'excuse de dire ainsi que j'avais quarante ans* : phrase absente de la mise au net.
39. *Serre* : ms2 : « Jette », 1871 : « Serres ».
40. *Toute notre ménagerie* : 1871 omet « toute ».
41. *Certainement* : ms2 et 1871 : « c'est vrai ».
42. *L'auteur... Farragut* : phrase ajoutée en marge de la mise au net.
43. *Ces bêtes-là peuvent être très capricieuses* : ms2 : « c'est rempli de caprices ».
44. *Catherine Street* : toutes éditions : « Katrin-street » et, plus bas : « Katrin ».
45. *Transbordés* : certaines éditions : « transportés ».
46. *Je me précipitai* : ms2 : « je m'élançai ».
47. *De marche rapide* : ms2, *Magasin* et 1871 : « de grande marche ».
48. *Sept atmosphères* : 1900 : « sept atmosphère ».
49. *Un buccin* : ms2 : « un troque rayonné ».
50. *Pourra bien trouver, cependant, quelques incrédules* : ms2 : « ne trouvera, *cependant*, qu'une immense majorité d'incrédules ».