

Chapitre 1 Un écueil fuyant [voir en fin de document le texte intégral du premier chapitre]

Extrait 1

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.

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, 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.

Extrait 2

En effet, le 20 juillet 1866, le steamer Governor-Higginson (...), avait rencontré cette masse mouvante à cinq milles dans l'est des côtes de l'Australie (...) Il se disposait même à en déterminer la situation exacte, quand deux colonnes d'eau, projetées par l'inexplicable objet, s'élançèrent en sifflant à cent cinquante pieds dans l'air (...)

Pareil fait fut également observé, le 23 juillet de la même année, dans les mers du Pacifique, par le Cristobal-Colon (...)

Quinze jours plus tard, à deux mille lieues de là, l'Helvetia (...) et le Shannon (...), marchant à contre-bord dans cette portion de l'Atlantique comprise entre les États-Unis et l'Europe, 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 (...) Or, les plus vastes baleines, celles qui fréquentent les parages des îles Aléoutiennes, le Kulammok et l'Umgullil, n'ont jamais dépassé la longueur de cinquante-six mètres, – si même elles l'atteignent (...)

Partout dans les grands centres, le monstre devint à la mode. (...) Il ne s'agit plus alors d'un problème scientifique à résoudre, mais bien d'un danger réel et 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, 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 (...)

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. (...)

À quatre heures dix-sept minutes du soir, (...) 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 soutiers qui remontèrent sur le pont en s'écriant : « Nous coulons ! nous coulons ! » (...)

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 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 (...). 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 (...)

Or ce fut le « monstre » que, justement ou injustement, on accusa 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 cétacé.

Préambule

Cette séance en classe de cinquième s'intéresse au voyage et à l'aventure et sur ce qui nous fait aller vers l'inconnu. Elle se propose de voyager vers le mystère et dans l'univers riche et multiple de Jules Verne, plus exactement dans son roman « *Vingt mille lieues sous les mers* » paru en 1869. Voilà un écrivain qui a fait rêver des générations et des générations de lecteurs à travers ses livres puis avec les nombreuses adaptations filmiques. C'est dans l'exploration d'un de ces mondes que nous partons, celui des univers marins, des mers et océans, des endroits inexplorés des profondeurs inconnues, des créatures monstrueuses, des traces enfouies du passé, des régions polaires...

Dans l'incipit du roman, le lecteur accompagne le narrateur héros dans sa présentation de faits inconnus et dans sa quête d'aventure qui lui permettra peut-être d'accéder aux secrets des mers. Pour cela, il devra être détective pour rassembler des indices, des faits présentés par le narrateur et déduire des hypothèses de lecture quant à l'énigme à venir ; stratège pour comprendre la démarche de l'auteur, entre science et fiction, entre connu et inconnu, entre réel et aventure ; archéologue pour aller fouiller, dans sa culture et ses connaissances, les éléments nécessaires de compréhension du mystère présenté ; tisserand pour tisser des liens entre les différents fragments dans l'incipit.

Le carnet de bord ou d'enquête est utile afin de noter toutes les observations faites, événements signalés, questionnements possibles intervenant au fil du récit et des informations apportées par le texte.

Lecture du premier extrait du chapitre 1 intitulé « Un écueil fuyant »

Activités de compréhension et d'interprétation

Dès les premières lignes qu'évoque le narrateur ?

Le narrateur présente les circonstances de l'apparition d'un « objet » mystérieux dans les mers.

Quelles informations principales pouvons-nous retenir sur la situation rapportée par le narrateur ?

- Les qualifications de l'objet

L'objet du mystère n'est pas clairement nommé et est désigné par des termes imprécis souvent précédés d'un article indéfini : « *un événement, un phénomène, une chose, un objet, cette apparition, cet être phénoménal* ». La reprise des deux mots de la même famille (« *phénomène* » / « *phénoménal* ») insiste sur son caractère extraordinaire.

- Son aspect mystérieux

Celui-ci est décrit par des adjectifs formés sur un radical précédé d'un préfixe négatif (*in*) indiquant une impossibilité d'apporter une explication, ce qui renforce son caractère énigmatique : « *inexpliqué, inexplicable, incalculable.* »

- **Sa désignation scientifique**

Les scientifiques eux-mêmes déconcertés essaient en vain de le ramener cet « *objet* » dans leur champ de connaissances en le comparant à « *un cétacé* » mais il était « *infiniment plus vaste et plus rapide qu'une baleine* », « *surpassait ceux que la science avait classés jusqu'alors* », il « *dépassait de beaucoup toutes les dimensions admises* ». Certaines de ses caractéristiques sont cependant détaillées : la forme de l'objet (« *énorme* », « *long* », « *fusiforme* », sa vitesse et sa puissance de locomotion (« *plus rapide qu'une baleine* »), son activité soulignée par la lumière « *phosphorescente* » qu'il produit « *parfois* » donc très éclatant et brillant .

Quels effets cette apparition a-t-elle sur les populations et le lecteur ?

C'est un objet qui inquiète les marins « *les populations des ports* », « *les gens de mer* », « *plusieurs navires* » , inquiétude soulignée par l'utilisation systématique du pluriel, et qui crée de l'émoi (« *surexcitaient* », « *étaient particulièrement émus* ») dans une réaction croissante à mesure que l'énigme augmente.

Quelles impressions le lecteur peut-il donc ressentir au terme de cette première rencontre ?

L'objet semble tellement mystérieux que son existence est mise en doute. L'emploi des adjectifs « *bizarre* », « *surprenante* », « *particulière* », « *phénoménal* », « *surnaturelle* » renforce cet aspect extraordinaire complété par les termes « *apparition* » et « *merveilleux* » qui le placent dans un univers irréel et fantomatique.

Quelles déductions pouvons-nous faire à l'issue de ce premier passage ?

Le narrateur laisse exprimer une certaine perplexité par l'emploi de la conjonction « *si* » (*dont il semblait doué, si c'était un cétacé, s'il existait toutefois*) mais les faits et des témoignages tendent à installer la réalité de l'objet. Cette hésitation qui s'insinue au fil des premières lignes du roman sur l'existence de l'objet conforte le lecteur dans le fait qu'il s'apprête à s'engager dans une aventure visant la possible résolution de cette énigme.

Lecture du deuxième extrait du chapitre 1 « Un écueil fuyant »

Quelles nouvelles informations nous sont apportées sur la possible existence de l'objet ?

- **Des indices temporels**

Nous avons connaissance une chronologie rigoureuse avec des dates (le 20 juillet 1866, le 23 juillet de la même année, Le 5 mars 1867, Le 13 avril 1867) et des horaires : « *à 4 heures 17 minutes du soir* ».

- **Des indices spatiaux**

Le narrateur indique également des distances, des repères géographiques permettant de situer le lieu de l'apparition : « *à cinq milles dans l'est des côtes de l'Australie (...)* à deux mille lieues de là (...) 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, par 27° 30' de latitude et 72° 15' de longitude). Le récit se construit sur une suite de témoignages rapportés et de précisions géographiques qui permettent d'authentifier la présence du « *monstre* » et d'apporter de la vraisemblance aux faits évoqués

- **Des indices techniques**

Ce souci de réalisme s'observe aussi dans le lexique omniprésent de la marine. Les nombreux navires ayant croisé le monstre sont identifiés : « *le Governor-Higginson, le Cristobal-Colomb, l'Helvetia, le Shannon, le Scotia* » ; les détails techniques des avaries (« *À deux mètres et demi au-dessous de la flottaison s'ouvrait une déchirure régulière, en forme de triangle isocèle* »). Le lecteur se voit donc apporter une série de preuves tangibles attestant de l'existence du monstre.

Quelles caractéristiques du monstre le narrateur nous donne explicitement ?

Le narrateur propose des comparaisons et des références connues du lecteur afin de lui donner des repères : « *on crut pouvoir évaluer la longueur minimum du mammifère à plus de trois cent cinquante pieds anglais (...) les plus vastes baleines (...) n'ont jamais dépassé la longueur de cinquante-six mètres, – si même elles l'atteignent (...)* Mais il relève aussi ses caractéristiques extraordinaires et amplifiées par le recours à l'hyperbole : sa « *force* » est « *prodigieuse à tel point que les ingénieurs n'en croient pas leurs yeux.* »

Quels effets sur notre imagination ou notre représentation du monstre ?

Le point de vue du narrateur opère un changement . Au début du chapitre, il désignait ainsi le phénomène : « *objet long, chose énorme, être phénoménal* » ; à présent, l'image du « *monstre* » s'impose accompagnée d'une caractérisation animale : « *cette masse mouvante* », « *ce fantastique animal* » « *ce formidable cétacé* ». Le mystère planant autour de lui reste entier, qualifié d'« *inexplicable objet, indéterminable, insaisissable* ».

Quelles conséquences pour les populations comme le lecteur ?

Le narrateur relève que l'opinion publique se « *passionne* » sur le sujet, signe ou symptôme d'une tension intense face à la dangerosité du monstre et ses pouvoirs surnaturels et que la situation se dégrade: « *Il ne s'agit plus alors d'un problème scientifique à résoudre, mais bien d'un danger réel et sérieux à éviter (...)* de plus en plus dangereuses ».

Au terme de cette lecture de ce deuxième extrait du chapitre, quelles nouvelles déductions et hypothèses pouvons-nous élaborer ?

L'objet est devenu un formidable animal aux caractéristiques dépassant les références anatomiques jusque-là connues ; son existence est prouvée par nombre d'éléments tangibles rapportés. Face au danger et à l'incertitude qui plane autour de lui, le narrateur constate que « *la question du monstre enflamme les esprits* », la rumeur prenant le pas sur l'édification, la construction d'une réponse plus sensée et raisonnée. D'ailleurs, il ajoute dans un autre passage que « *l'esprit avait vaincu la science* » en observant comment certains journaux font dans le sensationnel ou se moquent des faits. Mais sa démarche est de comprendre le mystère et lui trouver une explication scientifique : « *quant à la rejeter au rang des fables, il fallait y renoncer* ».

Quelles questions ou hypothèses pouvons-nous formuler à présent au terme de cet incipit ? Monstre marin, énorme cétacé... ?

Nous connaissons donc un nombre important de circonstances (lieu, dates, personnages, causes et conséquences ...) qui éclairent le lecteur sur les apparitions du monstre et nous laissent entrevoir certaines de ses caractéristiques incroyables et surnaturelles. Le narrateur insiste sur le caractère inexplicable de tous ces faits, le mystère qui les entoure et le danger de plus en plus important qu'il représente sur toutes les mers du monde. L'inconnu reste entier et libère notre imagination.

Une dernière énigme pour entamer votre expédition. Que veut dire l'expression *Mobilis in mobile* ?

Pour aller plus loin, prolongements

Alors, si vous êtes prêts à partir en mer, lieu de tous les possibles (au-dessus comme en dessous) et à la rencontre de l'extraordinaire.

Des récits d'aventure

- Voyage au centre de la terre, Jules Verne
- L'île mystérieuse, Jules Verne
- Les révoltés de la Bounty, Jules Verne
- Robinson Crusoé, Daniel Defoe

- Capitaines courageux, Rudyard Kipling
- Moby Dick, Herman Melville

Des liens vers des expositions

- Exposition « Les mers de Jules Verne » : <http://expositions.bnf.fr/lamer/arret/index512.htm>
- Editions illustrées des romans de Jules Verne : <https://gallica.bnf.fr/html/und/litteratures/jules-verne-1828-1905?mode=desktop>
- Le musée Jules Verne : <https://julesverne.nantesmetropole.fr/home.html>

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

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 cétaqué, 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 ichthyologistes, — 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'élançèrent 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 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. Donc, ce cétaqué extraordinaire pouvait se transporter d'un endroit à un autre avec une vitesse 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 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 Smithsonienne 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 parodiaient 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 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 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. 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 cétaqué.