

XX

PAR 47°24' DE LATITUDE ET DE 17°28' DE LONGITUDE

A la suite de cette tempête, nous avons été rejetés dans l'est. Tout espoir de s'évader sur les atterrages de New York ou du Saint-Laurent s'évanouissait. Le pauvre Ned, désespéré, s'isola comme le capitaine Nemo. Conseil et moi, nous ne nous quitions plus.

J'ai dit que le Nautilus s'était écarté dans l'est. J'aurais dû dire, plus exactement, dans le nord-est. Pendant quelques jours, il erra tantôt à la surface des flots, tantôt au-dessous, au milieu de ces brumes si redoutables aux navigateurs. Elles sont principalement dues à la fonte des glaces, qui entretient une extrême humidité dans l'atmosphère. Que de navires perdus dans ces parages, lorsqu'ils allaient reconnaître les feux incertains de la côte ! Que de sinistres dus à ces brouillards opaques ! Que de chocs sur ces écueils dont le ressac est éteint par le bruit du vent ! Que de collisions entre les bâtiments, malgré leurs feux de position, malgré les avertissements de leurs sifflets et de leurs cloches d'alarme !

Aussi, le fond de ces mers offrait-il l'aspect d'un champ de bataille, où gisaient encore tous ces vaincus de l'Océan ; les uns vieux et empâtés déjà ; les autres jeunes et réfléchissant l'éclat de notre fanal sur leurs ferrures et leurs carènes de cuivre. Parmi eux, que de bâtiments perdus corps et biens, avec leurs équipages, leur monde d'émigrants, sur ces points dangereux signalés dans les statistiques,

le cap Race, l'île Saint-Paul, le détroit de Belle-Ile, l'estuaire du Saint-Laurent ! Et depuis quelques années seulement que de victimes fournies à ces funèbres annales par les lignes du Royal-Mail, d'Inmann, de Montréal, le Solway, l'Isis, le Paramatta, l'Hungarian, le Canadian, l'Anglo-Saxon, le Humboldt, l'United-States, tous échoués, l'Artic, le Lyonnais, coulés par abordage, le Président, le Pacific, le City-of-Glasgow, disparus pour des causes ignorées, sombres débris au milieu desquels naviguait le Nautilus, comme s'il eût passé une revue des morts !

Le 15 mai, nous étions sur l'extrémité méridionale du banc de Terre-Neuve. Ce banc est un produit des alluvions marines, un amas considérable de ces détritits organiques, amenés soit de l'Équateur par le courant du Gulf-Stream, soit du pôle boréal, par ce contre-courant d'eau froide qui longe la côte américaine. Là aussi s'amoncellent les blocs erratiques charriés par la débâcle des glaces. Là s'est formé un vaste ossuaire de poissons de mollusques ou de zoophytes qui y périssent par milliards.

La profondeur de la mer n'est pas considérable au banc de Terre-Neuve. Quelques centaines de brasses au plus. Mais vers le sud se creuse subitement une dépression profonde, un trou de trois mille mètres. Là s'élargit le Gulf-Stream. C'est un épanouissement de ses eaux. Il perd de sa vitesse et de sa température, mais il devient une mer.

Parmi les poissons que le Nautilus effaroucha à son passage, je citerai le cycloptère d'un mètre, à dos noirâtre, à ventre orange, qui

donne à ses congénères un exemple peu suivi de fidélité conjugale, un unernack de grande taille, sorte de murène émeraude, d'un goût excellent, des karraks à gros yeux, dont la tête a quelque ressemblance avec celle du chien, des blennies, ovovivipares comme les serpents, des gobies-boulerots ou goujons noirs de deux décimètres, des macroures à longue queue, brillant d'un éclat argenté, poissons rapides, aventurés loin des mers hyperboréennes.

Les filets ramassèrent aussi un poisson hardi, audacieux, vigoureux, bien musclé, armé de piquants à la tête et d'aiguillons aux nageoires, véritable scorpion de deux à trois mètres, ennemi acharné des blennies, des gades et des saumons, c'était le cotte des mers septentrionales. au corps tuberculeux, brun de couleur, rouge aux nageoires. Les pêcheurs du Nautilus eurent quelque peine à s'emparer de cet animal, qui, grâce à la conformation de ses opercules, préserve ses organes respiratoires du contact desséchant de l'atmosphère et peut vivre quelque temps hors de l'eau.

Je cite maintenant -- pour mémoire -- des bosquiens, petits poissons qui accompagnent longtemps les navires dans les mers boréales, des ables-oxyrhiques, spéciaux à l'Atlantique septentrional, des rascasses, et j'arrive aux gades, principalement à l'espèce morue, que je surpris dans ses eaux de prédilection, sur cet inépuisable banc de Terre-Neuve.

On peut dire que ces morues sont des poissons de montagnes, car Terre-Neuve n'est qu'une montagne sous-marine. Lorsque le Nautilus

s'ouvrit un chemin à travers leurs phalanges pressées, Conseil ne put retenir cette observation :

« Ça ! des morues ! dit-il ; mais je croyais que les morues étaient plates comme des limandes ou des soles ?

-- Naïf ! m'écriai-je. Les morues ne sont plates que chez l'épicier, où on les montre ouvertes et étalées. Mais dans l'eau, ce sont des poissons fusiformes comme les mulets, et parfaitement conformés pour la marche.

-- Je veux croire monsieur, répondit Conseil. Quelle nuée, quelle fourmilière !

-- Eh ! mon ami, il y en aurait bien davantage, sans leurs ennemis, les rascasses et les hommes ! Sais-tu combien on a compté d'oeufs dans une seule femelle ?

-- Faisons bien les choses, répondit Conseil. Cinq cent mille.

-- Onze millions, mon ami.

-- Onze millions. Voilà ce que je n'admettrai jamais, à moins de les compter moi-même.

-- Compte-les, Conseil. Mais tu auras plus vite fait de me croire. D'ailleurs, c'est par milliers que les Français, les Anglais, les

Américains, les Danois, les Norvégiens. pêchent les morues. On les consomme en quantités prodigieuses, et sans l'étonnante fécondité de ces poissons, les mers en seraient bientôt dépeuplées. Ainsi en Angleterre et en Amérique seulement, cinq mille navires montés par soixante-quinze mille marins, sont employés à la pêche de la morue. Chaque navire en rapporte quarante mille en moyenne, ce qui fait vingt-cinq millions. Sur les côtes de la Norvège, même résultat.

-- Bien, répondit Conseil, je m'en rapporte à monsieur. Je ne les compterai pas.

-- Quoi donc ?

-- Les onze millions d'oeufs. Mais je ferai une remarque.

-- Laquelle ?

-- C'est que si tous les oeufs éclosaient, il suffirait de quatre morues pour alimenter l'Angleterre, l'Amérique et la Norvège. »

Pendant que nous effleurions les fonds du banc de Terre-Neuve, je vis parfaitement ces longues lignes, armées de deux cents hameçons, que chaque bateau tend par douzaines. Chaque ligne entraînée par un bout au moyen d'un petit grappin, était retenue a la surface par un orin fixé sur une bouée de liège. Le Nautilus dut manoeuvrer adroitement au milieu de ce réseau sous-marin.

D'ailleurs il ne demeura pas longtemps dans ces parages fréquentés. Il s'éleva jusque vers le quarante-deuxième degré de latitude. C'était à la hauteur de Saint-Jean de Terre-Neuve et de Heart's Content, où aboutit l'extrémité du câble transatlantique.

Le Nautilus, au lieu de continuer à marcher au nord prit direction vers l'est, comme s'il voulait suivre ce plateau télégraphique sur lequel repose le câble, et dont des sondages multipliés ont donné le relief avec une extrême exactitude.

Ce fut le 17 mai, à cinq cents milles environ de Heart's Content, par deux mille huit cents mètres de profondeur, que j'aperçus le câble gisant sur le sol. Conseil, que je n'avais pas prévenu, le prit d'abord pour un gigantesque serpent de mer et s'apprêtait à le classer suivant sa méthode ordinaire. Mais je désabusai le digne garçon et pour le consoler de son déboire, je lui appris diverses particularités de la pose de ce câble.

Le premier câble fut établi pendant les années 1857 et 1858 ; mais, après avoir transmis quatre cents télégrammes environ, il cessa de fonctionner. En 1863, les ingénieurs construisirent un nouveau câble, mesurant trois mille quatre cents kilomètres et pesant quatre mille cinq cents tonnes, qui fut embarqué sur le Great-Eastern. Cette tentative échoua encore.

Or, le 25 mai, le Nautilus, immergé par trois mille huit cent trente-six mètres de profondeur, se trouvait précisément en cet endroit

où se produisit la rupture qui ruina l'entreprise. C'était à six cent trente-huit milles de la côte d'Irlande. On s'aperçut, à deux heures après-midi, que les communications avec l'Europe venaient de s'interrompre. Les électriciens du bord résolurent de couper le câble avant de le repêcher, et à onze heures du soir, ils avaient ramené la partie avariée. On refit un joint et une épissure ; puis le câble fut immergé de nouveau. Mais, quelques jours plus tard, il se rompit et ne put être ressaisi dans les profondeurs de l'Océan.

Les Américains ne se découragèrent pas. L'audacieux Cyrus Field, le promoteur de l'entreprise, qui y risquait toute sa fortune, provoqua une nouvelle souscription. Elle fut immédiatement couverte. Un autre câble fut établi dans de meilleures conditions. Le faisceau de fils conducteurs isolés dans une enveloppe de gutta-percha, était protégé par un matelas de matières textiles contenu dans une armature métallique. Le Great-Eastern reprit la mer le 13 juillet 1866.

L'opération marcha bien. Cependant un incident arriva. Plusieurs fois, en déroulant le câble, les électriciens observèrent que des clous y avaient été récemment enfoncés dans le but d'en détériorer l'âme. Le capitaine Anderson, ses officiers, ses ingénieurs, se réunirent, délibérèrent, et firent afficher que si le coupable était surpris à bord, il serait jeté à la mer sans autre jugement. Depuis lors, la criminelle tentative ne se reproduisit plus.

Le 23 juillet, le Great-Eastern n'était plus qu'à huit cents kilomètres de Terre-Neuve, lorsqu'on lui télégraphia d'Irlande la

nouvelle de l'armistice conclu entre la Prusse et l'Autriche après Sadowa. Le 27, il relevait au milieu des brumes le port de Heart's Content. L'entreprise était heureusement terminée, et par sa première dépêche, la jeune Amérique adressait à la vieille Europe ces sages paroles si rarement comprises : « Gloire à Dieu dans le ciel, et paix aux hommes de bonne volonté sur la terre. »

Je ne m'attendais pas à trouver le câble électrique dans son état primitif, tel qu'il était en sortant des ateliers de fabrication. Le long serpent, recouvert de débris de coquille, hérissé de foraminifères, était encroûté dans un empâtement pierreux qui le protégeait contre les mollusques perforants. Il reposait tranquillement, à l'abri des mouvements de la mer, et sous une pression favorable à la transmission de l'étincelle électrique qui passe de l'Amérique à l'Europe en trente-deux centièmes de seconde. La durée de ce câble sera infinie sans doute, car on a observé que l'enveloppe de gutta-percha s'améliore par son séjour dans l'eau de mer.

D'ailleurs, sur ce plateau si heureusement choisi, le câble n'est jamais immergé à des profondeurs telles qu'il puisse se rompre. Le Nautilus le suivit jusqu'à son fond le plus bas, situé par quatre mille quatre cent trente et un mètres, et là, il reposait encore sans aucun effort de traction. Puis, nous nous rapprochâmes de l'endroit où avait eu lieu l'accident de 1863.

Le fond océanique formait alors une vallée large de cent vingt kilomètres, sur laquelle on eût pu poser le Mont-Blanc sans que son



sommet émergeât de la surface des flots. Cette vallée est fermée à l'est par une muraille à pic de deux mille mètres. Nous y arrivions le 28 mai, et le Nautilus n'était plus qu'à cent cinquante kilomètres de l'Irlande.

Le capitaine Nemo allait-il remonter pour atterrir sur les îles Britanniques ? Non. A ma grande surprise, il redescendit au sud et revint vers les mers européennes. En contournant l'île d'Émeraude, j'aperçus un instant le cap Clear et le feu de Fastenet, qui éclaire les milliers de navires sortis de Glasgow ou de Liverpool.

Une importante question se posait alors à mon esprit.

Le Nautilus oserait-il s'engager dans la Manche ? Ned Land qui avait reparu depuis que nous rallions la terre ne cessait de m'interroger. Comment lui répondre ? Le capitaine Nemo demeurait invisible. Après avoir laissé entrevoir au Canadien les rivages d'Amérique, allait-il donc me montrer les côtes de France ?

Cependant le Nautilus s'abaissait toujours vers le sud. Le 30 mai, il passait en vue du Land's End, entre la pointe extrême de l'Angleterre et les Sorlingues, qu'il laissa sur tribord.

S'il voulait entrer en Manche, il lui fallait prendre franchement à l'est. Il ne le fit pas.

Pendant toute la journée du 31 mai, le Nautilus décrivit sur la mer

une série de cercles qui m'intriguèrent vivement. Il semblait chercher un endroit qu'il avait quelque peine à trouver. A midi, le capitaine Nemo vint faire son point lui-même. Il ne m'adressa pas la parole. Il me parut plus sombre que jamais. Qui pouvait l'attrister ainsi ? Était-ce sa proximité des rivages européens ? Sentait-il quelque ressouvenir de son pays abandonné ? Qu'éprouvait-il alors ? des remords ou des regrets ? Longtemps cette pensée occupa mon esprit, et j'eus comme un pressentiment que le hasard trahirait avant peu les secrets du capitaine.

Le lendemain, 31 juin, le Nautilus conserva les mêmes allures. Il était évident qu'il cherchait à reconnaître un point précis de l'Océan. Le capitaine Nemo vint prendre la hauteur du soleil, ainsi qu'il avait fait la veille. La mer était belle, le ciel pur. A huit milles dans l'est, un grand navire à vapeur se dessinait sur la ligne de l'horizon. Aucun pavillon ne battait à sa corne, et je ne pus reconnaître sa nationalité.

Le capitaine Nemo, quelques minutes avant que le soleil passât au méridien, prit son sextant et observa avec une précision extrême. Le calme absolu des flots facilitait son opération. Le Nautilus immobile ne ressentait ni roulis ni tangage.

J'étais en ce moment sur la plate-forme. Lorsque son relèvement fut terminé, le capitaine prononça ces seuls mots.

« C'est ici ! »

Il redescendit par le panneau. Avait-il vu le bâtiment qui modifiait sa marche et semblait se rapprocher de nous ? Je ne saurais le dire.

Je revins au salon. Le panneau se ferma, et j'entendis les sifflements de l'eau dans les réservoirs. Le Nautilus commença de s'enfoncer, suivant une ligne verticale, car son hélice entravée ne lui communiquait plus aucun mouvement.

Quelques minutes plus tard, il s'arrêtait à une profondeur de huit cent trente-trois mètres et reposait sur le sol.

Le plafond lumineux du salon s'éteignit alors, les panneaux s'ouvrirent, et à travers les vitres, j'aperçus la mer vivement illuminée par les rayons du fanal dans un ravo d'un demi-mille.

Je regardait à bâbord et je ne vis rien que l'immensité des eaux tranquilles.

Par tribord, sur le fond, apparaissait une forte extumescence qui attira mon attention. On eût dit des ruines ensevelies sous un empâtement de coquilles blanchâtres comme sous un manteau de neige. En examinant attentivement cette masse, je crus reconnaître les formes épaissies d'un navire, rasé de ses mâts, qui devait avoir coulé par l'avant. Ce sinistre datait certainement d'une époque reculée. Cette épave, pour être ainsi encroûtée dans le calcaire des eaux, comptait déjà bien des années passées sur ce fond de l'Océan.

Quel était ce navire ? Pourquoi le Nautilus venait-il visiter sa tombe ? N'était-ce donc pas un naufrage qui avait entraîné ce bâtiment sous les eaux ?

Je ne savais que penser, quand, près de moi, j'entendis le capitaine Nemo dire d'une voix lente :

« Autrefois ce navire se nommait le Marseillais. Il portait soixante-quatorze canons et fut lancé en 1762. En 1778, le 13 août, commandé par La Poype-Vertrieux, il se battait audacieusement contre le Preston. En 1779, le 4 juillet, il assistait avec l'escadre de l'amiral d'Estaing à la prise de Grenade. En 1781, le 5 septembre, il prenait part au combat du comte de Grasse dans la baie de la Chesapeake. En 1794, la république française lui changeait son nom. Le 16 avril de la même année, il rejoignait à Brest l'escadre de Villaret-Joyeuse ? chargé d'escorter un convoi de blé qui venait d'Amérique sous le commandement de l'amiral Van Stabel. Le 11 et le 12 prairial, an II, cette escadre se rencontrait avec les vaisseaux anglais. Monsieur, c'est aujourd'hui le 13 prairial, le 1er juin 1868. Il y a soixante-quatorze ans, jour pour jour, à cette place même, par 47°24' de latitude et 17°28' de longitude, ce navire, après un combat héroïque, démâté de ses trois mâts, l'eau dans ses soutes, le tiers de son équipage hors de combat, aima mieux s'engloutir avec ses trois cent cinquante-six marins que de se rendre, et clouant son pavillon à sa poupe, il disparut sous les flots au cri de : Vive la République !

-- Le Vengeur ! m'écriai-je.

-- Oui ! monsieur. Le Vengeur ! Un beau nom ! » murmura le capitaine Nemo en se croisant les bras.