

**JULES VERNE**

**UNE VILLE FLOTTANTE**

Édition présentée, établie et annotée  
par

Timothy Unwin

**Liverpool Online Series  
Critical Editions of French Texts**

**Liverpool Online Series  
Critical Editions of French Texts**

**Series Editor**

Kay Chadwick

**Editorial Board**

Pollie Bromilow  
Godfried Croenen  
Charles Forsdick  
Kate Marsh

**Advisory Board**

Adrian Armstrong, University of Manchester  
Kate Astbury, University of Warwick  
Glyn S. Burgess, University of Liverpool  
Russell Goulbourne, University of Leeds  
Susan Harrow, University of Bristol  
Hugh Roberts, University of Exeter  
Sonya Stephens, Indiana University, Bloomington  
Timothy Unwin, University of Bristol

Published by  
School of Cultures, Languages and Area Studies: French  
The University of Liverpool  
Liverpool L69 7ZR

© Timothy Unwin 2011

First published 2011  
ISBN 978-0-9545406-4-7

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of the publishers.

**Jules Verne**

**Une ville flottante**

## **Liverpool Online Series Critical Editions of French Texts**

*Liverpool Online Series: Critical Editions of French Texts* (LOS) was founded in 1999 and is based in the French discipline area of the School of Cultures, Languages and Area Studies at the University of Liverpool. The founding editors of the series were Timothy Unwin and Glyn S. Burgess. LOS is a collaborative enterprise, and previous Editorial Boards have also benefited from the contribution of other, now retired, Liverpool colleagues, Alan Howe, Guy Snaith and Richard Waller.

Volumes in the series cover a range of areas throughout the field of French and Francophone studies. They are single texts or anthologies, most of short to medium length, and they contain a critical introduction, notes, glossaries and bibliography as appropriate. Each item contains either unedited or otherwise unobtainable material, or material which for scholarly reasons requires an up-to-date edition. The series accommodates editions in the original or in translation, or with parallel translation into English. It aims primarily at the scholar and specialist, but the format makes it accessible to the interested general reader or student.

All volumes are available in electronic form, and are stored on the University of Liverpool server at the following web address:

<http://www.liv.ac.uk/soclas/los/>

The volumes are published as PDF documents, requiring the use of Adobe Acrobat Reader. Instructions for downloading this free software application are available at the Liverpool Online Series website. PDF combines maximum security with maximum flexibility of usage. Texts may be viewed on screen, downloaded for personal study, or printed by the end-user. A small number of paper copies are also available of volumes 1 to 11, 13 and 14.

To ensure that the text and translation appear as corresponding facing pages, open the PDF, click view > page display > two-up; ensure that the command 'show cover page during two-up' (or similar), at the bottom of this box, is ticked.

## Table des matières

Remerciements.....	6
Introduction.....	7
Texte, principes d'édition, illustrations .....	24
Bibliographie .....	28
Chronologie .....	30
<i>Une ville flottante</i> .....	35
Annexe A (Jules Verne : description du port de Liverpool en 1859).....	185
Annexe B (Premier plan d'ensemble d'un texte sur le <i>Great Eastern</i> , transcrit d'après les notes de voyage de Jules Verne).....	186
Annexe C (Extraits de la correspondance entre Jules Verne et Pierre-Jules Hetzel à propos d' <i>Une ville flottante</i> ).....	187

## Remerciements

Une grande partie du travail préliminaire de cette édition a été faite au cours d'un congé sabbatique en 2009–10. Je tiens à remercier chaleureusement mes collègues et les autorités de l'université de Bristol de m'avoir accordé le temps que nécessitaient mes recherches. Au cours de mon travail sur le roman liverpuldien, transatlantique et nord-américain de Verne, j'ai d'abord fait un article en anglais, publié dans la revue en ligne *Verniana* (voir la Bibliographie de cette édition). Je remercie le directeur de *Verniana*, Jean-Michel Margot, de m'avoir invité à soumettre mon travail, et de l'avoir lu avec un œil si attentif et sympathique. Art Evans et Volker Dehs m'ont proposé alors des suggestions et des précisions importantes concernant la composition et le contexte du roman de Verne. Mon collègue de l'université de Bristol, Derek Offord, a lu avec un soin exceptionnel ce premier travail, à un moment où il était très occupé. Ma réflexion sur ce texte s'est largement nourrie des commentaires de tous ces collègues si généreux, mais il aurait été impossible de faire une édition tenant compte du manuscrit sans la contribution de la Bibliothèque municipale de Nantes, qui a récemment mis en ligne une partie très importante des manuscrits de l'auteur (dont celui d'*Une ville flottante*) et qui, ce faisant, a donné un outil tout à fait inestimable aux chercheurs verniens. Une version préliminaire de mon édition ayant été affichée sur le site de l'université de Liverpool en février 2011, j'ai pu bénéficier des remarques et des observations de nombreux verniens, à qui je tiens à exprimer toute ma reconnaissance ici. Je remercie surtout Jacques Crovisier et (encore une fois) Volker Dehs de m'avoir communiqué leurs réflexions et leurs suggestions. Je voudrais également remercier Loïc Guyon qui, malgré de lourdes responsabilités administratives et un rythme de travail particulièrement chargé, a accepté avec sa générosité habituelle de lire mon introduction et mon manuscrit, et qui a proposé des améliorations précieuses au point de vue stylistique. Je remercie enfin Kate Marsh d'avoir méticuleusement lu la version finale du texte, et Kay Chadwick, directrice du Liverpool Online Series, dont la vigilance rarissime m'a aidé à réduire le nombre d'inadvertances et d'erreurs dans la présentation de cette édition.

Liverpool, mars 2011

## Introduction

Au mois d'août 1859, à l'âge de trente et un ans, Jules Verne pose le pied pour la première fois sur le sol britannique. Avant de partir en Écosse, où se déroulera la majeure partie de son séjour, il passe la nuit dans un hôtel modeste en plein centre-ville de Liverpool. Médiocrement impressionné par cette ville manufacturière, déconcerté davantage par la misère de ses habitants, Verne aura cependant le sentiment d'une vraie révélation en se promenant dans le quartier des docks. Dans le compte-rendu de son voyage, rédigé plus tard dans l'année, il évoquera avec enthousiasme le spectacle phénoménal dont il a été le témoin.<sup>1</sup> S'extasiant sur les bassins flottants qui s'étendent presque à perte de vue, il est également ravi à la vue des mille et un vaisseaux aux noms exotiques et fabuleux, stupéfié par cette armée d'ouvriers, ces grues, ces machines, et émerveillé par les signes et les bruits d'une énorme activité collective — « les sifflements de la vapeur, le cliquetis des caboteurs, le grincement des chaînes, ou le vacarme des calfats accrochés aux flancs d'un navire, le roulement sourd des voitures sur les ponts tournants et le fer des chevaux retentissant sur les plaques métalliques, le clapotement de l'eau entre les bâtiments entrechoqués... ». Plus d'une dizaine d'années plus tard, on retrouvera des échos de cette puissante impression lorsque Verne décrit le même spectacle d'activité au début d'*Une ville flottante*, cette fois-ci avec le *Great Eastern* en avant-plan. Au début du deuxième chapitre du roman de 1870, c'est une fois de plus l'échelle gigantesque du port anglais qui frappe, bien qu'il y règne le même sentiment d'harmonie au milieu du chaos et de l'activité : « Plusieurs milliers d'hommes, ouvriers, gens de l'équipage, mécaniciens, officiers, manœuvres, curieux, se croisaient, se coudoyaient sans se gêner. [...] On bâtissait, on ajustait, on charpentait, on gréait, on peignait au milieu d'un incomparable désordre. » (p. 39) Dans les deux textes, l'énergie verbale de l'écrivain semble égaler celle de l'action représentée, et les mots en mouvement donnent le sens de la vie du port dans sa diversité étonnante. Dans le passage du *Voyage à reculons en Angleterre et en Écosse*, nous trouvons donc un des textes fondateurs du roman sur le *Great Eastern* que Verne composera en 1869.

Par une coïncidence intéressante, c'est au cours de ce même voyage de 1859 que Verne voit pour la première fois le vaste navire de Brunel, nommé alors *Leviathan*, lorsque vers la fin de son séjour il se retrouve à Londres. Contrairement à ce qu'il ressentira plus tard, Verne est alors loin d'être impressionné par le spectacle de « ce monstre des mers qui [jauge] vingt mille

---

<sup>1</sup> Voir Jules Verne, *Voyage à reculons en Angleterre et en Écosse* (Paris : le cherche midi, 1989). Nous reproduisons ce passage important dans l'Annexe A de la présente édition (p. 185).

tonneaux de vanités ». <sup>1</sup> Pourtant, il est fasciné comme tout le monde par les dimensions de ce vaisseau colossal, qui symbolise pour lui l'étonnant progrès technologique du dix-neuvième siècle. Lorsqu'en 1863 il écrit *Paris au XX<sup>e</sup> siècle*, roman refusé par son éditeur Pierre-Jules Hetzel, il évoquera un nouveau géant des mers appelé *Leviathan IV*, inspiré par celui qu'il a vu :

Ce navire était un monde, et sa marche atteignait des résultats prodigieux ; il venait en trois jours de New York à Southampton; il mesurait deux cents pieds de largeur ; quant à sa longueur, il est facile de la juger par le fait suivant : lorsque *Leviathan IV* était la proue debout au quai de débarquement, les passagers de l'arrière avaient encore un quart de lieue à faire pour arriver en terre ferme. <sup>2</sup>

Chaque nouveau développement est relatif à ce qui précède, et au dix-neuvième siècle le gigantisme du *Great Eastern* semble déjà tout à fait extraordinaire, tant cet incroyable navire dépasse tout ce qu'on a pu même imaginer jusque-là. Construit au cours des années 1850 par Isambard Kingdom Brunel et lancé en 1859 après d'innombrables malheurs et déboires, le *Great Eastern* est deux fois plus long que le plus grand paquebot existant à l'époque (il détiendra d'ailleurs jusqu'en 1899 le record du navire le plus long). Mais à cause de sa taille même, il est dès le début un navire problématique, non seulement par sa construction coûteuse et difficile dans les chantiers de Londres, mais aussi au point de vue de son exploitation commerciale. Conçu d'abord par Brunel pour faire le voyage jusqu'en Extrême-Orient et en Australie sans réapprovisionnement en charbon, il sera en l'occurrence mis en service pour la traversée de l'Atlantique. <sup>3</sup> Mais c'est un échec commercial, notamment parce que le navire n'arrive jamais à faire le plein de passagers. Vendu aux enchères en 1864, il sera ensuite réaménagé pour la pose du câble transatlantique. Ce travail accompli, il se trouve de nouveau à l'abandon en 1866 quand l'Exposition Universelle de Paris, prévue pour 1867, vient à point nommé lui porter secours. Une compagnie française, la *Société des Affréteurs du Great Eastern*, est fondée en vue d'assurer le transport des visiteurs américains en France, et le *Great Eastern* est une nouvelle fois réaménagé, cette fois-ci en « navette transatlantique ». <sup>4</sup> C'est donc au moment où le vaisseau repart

---

<sup>1</sup> *Voyage à reculons en Angleterre et en Écosse*, p. 221.

<sup>2</sup> *Paris au XX<sup>e</sup> siècle* (Paris : Hachette, 1994), p. 137.

<sup>3</sup> Le docteur Pitferge expliquera : « Construit pour le transport des émigrants et le trafic des marchandises en Australie, il n'a jamais été en Australie » (p. 68).

<sup>4</sup> L'histoire du *Great Eastern* jusqu'au moment de son réaménagement à Liverpool en 1866–67 est racontée avec exactitude par Verne lui-même au deuxième chapitre d'*Une ville flottante* (pp. 42–43). Pour plus de renseignements sur la construction et le destin de ce vaisseau problématique, voir Porthcurno Telegraph Museum : <http://www.porthcurno.org.uk/page.php?id=157>, Wikipédia : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Great\\_Eastern](http://fr.wikipedia.org/wiki/Great_Eastern), et BBC History : *The Great Eastern* :



de Liverpool pour New York au mois de mars 1867, afin de faire sa première livraison de passagers américains à Brest, que Jules Verne se rend pour la deuxième fois de sa vie au port anglais, en compagnie de son frère Paul, séjournant cette fois-ci au grandiose hôtel Adelphi.<sup>1</sup> Profitant d'une offre de lancement et de ses propres contacts marins, Paul a obtenu des billets aller-retour à des conditions très favorables. Ce sera la seule et unique fois que Jules Verne voyage aux États-Unis, mais comme le *Great Eastern* est retardé plusieurs fois avant son départ de Liverpool, les deux frères ne passeront que huit jours sur le sol américain. Arrivés à New York le 9 avril, ils auront tout juste le temps de voir la grande ville et de se rendre aux chutes du Niagara, avant de repartir sur le *Great Eastern* le 16 avril. Cette chronologie sera retenue dans le roman.

Verne ne manque pas cette fois-ci d'être impressionné par le navire de Brunel et, pendant la traversée de l'Atlantique, prend des notes qui serviront plus tard à la composition de son texte.<sup>2</sup> En effet, il voit très tôt la possibilité de faire un texte basé sur son voyage, et dans ses notes de voyage il esquisse, entre autres, un premier plan d'ensemble comportant vingt chapitres dont nous donnons la transcription dans l'Annexe B de cette édition (p. 186).<sup>3</sup> Le matin de son arrivée à New York, encore à bord du navire, Verne écrit une lettre à Hetzel :

Je crois que mon livre sur le *Great-Eastern* sera plus varié que je ne l'eusse voulu, grâce aux épreuves par lesquelles nous sommes passés depuis quinze jours. [...] Nous sommes comme des sauvages dans notre île flottante. Mais

---

[http://www.bbc.co.uk/history/british/victorians/seven\\_wonders\\_gallery.shtml](http://www.bbc.co.uk/history/british/victorians/seven_wonders_gallery.shtml),

(sites consultés le 15 octobre 2010).

<sup>1</sup> Dans *Vingt mille lieues sous les mers*, il y aura un autre écho du séjour de Verne à l'hôtel Adelphi, quand le professeur Aronnax décrit la salle à manger du *Nautilus* : « Je me serais cru dans la salle à manger de l'hôtel Adelphi, à Liverpool, ou du Grand-Hôtel, à Paris » (Jules Verne, *Vingt mille lieues sous les mers* : <http://jv.gilead.org.il/le-chateau/20mil/1/08.html>, consulté le 15 octobre 2010).

<sup>2</sup> Les notes de voyage de Verne (voir la Bibliographie : sources manuscrites, p. 28) se trouvent à la Bibliothèque municipale d'Amiens et ont été analysées par Philippe Scheinhardt dans *Jules Verne : génétique et poïétique (1867-1877)* (Lille : Atelier national de reproduction des thèses, 2006), pp. 270–94, ainsi que dans une communication au colloque « De la création à la réception : Les *Voyages extraordinaires* de Jules Verne » (Université de Picardie Jules Verne, novembre 2010), dont on attend les actes.

<sup>3</sup> Le carnet de notes de Verne contient également un fragment intéressant de début de roman, transcrit par Scheinhardt (*Génétique et poïétique*, pp. 280-85) et reproduit par William Butcher dans son édition du *Tour du monde en quatre-vingts jours* (Paris : Gallimard, 'folio classique'), pp. 354-55. Ce fragment sur un « Anglais de haute distinction » peut être considéré, selon Butcher, comme une première ébauche du personnage de Phileas Fogg. S'il évoque un voyage transatlantique, au départ de New York, le fragment semble par ailleurs n'avoir qu'un rapport marginal à la conception d'*Une ville flottante*.

quelle île ! Quel échantillon de l'industrie humaine ! Jamais le génie industriel de l'homme n'a été poussé plus loin. J'espère bien peindre tout cela dans *Une traversée à bord du Great-Eastern*, et apprendre au public des choses qu'il faut savoir. C'est une huitième merveille du monde que ce navire !<sup>1</sup>

Verne a donc trouvé un sujet auquel il a déjà donné un titre provisoire, et s'il entend d'abord faire une étude plutôt documentaire du navire de Brunel, la part du merveilleux est loin d'être négligeable ici. Mais les choses n'iront pas si vite, et après son retour en France le 26 avril, il continue à travailler sur *Vingt mille lieues sous les mers*, roman commencé l'année précédente. En même temps — car Verne ne travaille jamais sur un seul projet à la fois — il poursuit la besogne de sa *Géographie illustrée de la France et de ses colonies*, commencée en janvier 1867. Les années 1867–68 voient aussi la publication en trois volumes des *Enfants du capitaine Grant*, et vers la fin de 1868 Verne rédige *Autour de la lune*, suite de *De la terre à la lune* publié en 1865. Autant dire qu'il est très occupé au milieu de cette décennie dorée qui sera la plus productive et la plus réussie de sa carrière, et le projet de roman sur le *Great Eastern* doit pour l'instant rester en suspens.

Le 5 février 1869, l'idée de faire ce roman réapparaît dans la correspondance de Verne, qui déclare à son éditeur qu'il a reçu une proposition de la part de François Buloz, rédacteur en chef de la *Revue des Deux Mondes*. Il ajoute : « Mais peut-être pourrais-je placer là mes aventures du *Great-Eastern* que j'aurais grand plaisir à publier, et pour lesquelles j'ai des notes très complètes ». <sup>2</sup> À partir de là les choses vont s'accélérer, et la rédaction de la première ébauche du roman s'accomplira entre juin et septembre de cette année. Le 14 juillet, Verne affirme avoir déjà fait les dix premiers chapitres et il estime qu'il lui faudra encore deux mois pour finir le roman. Sa première ébauche terminée, il se met tout de suite à un second travail qui aboutit au manuscrit conservé aujourd'hui à la Bibliothèque municipale de Nantes (voir nos remarques sur le texte, pp. 24–27). Ce texte sera relu par Hetzel, par le père de Verne et, un peu plus tard, par son frère Paul dont, selon Philippe Scheinhardt, « l'expérience de marin est requise pour contrôler les erreurs éventuelles au point de vue nautique ». <sup>3</sup> Suite à un différend avec la *Revue des Deux Mondes* en janvier 1870, Verne retire son texte qui paraîtra, après diverses négociations et délibérations, dans le *Journal des débats* aux mois d'août

---

<sup>1</sup> Lettre de Verne à Hetzel, 9 avril 1867, *Correspondance inédite de Jules Verne et de Pierre-Jules Hetzel (1863–1886)*, établie par Oliver Dumas, Piero Gondolo della Riva et Volker Dehs, t. I (1863–1874) (Genève : Slatkine, 1999), pp. 56–57.

<sup>2</sup> Lettre de Verne à Hetzel, 5 février 1869, *Correspondance*, I, p. 97.

<sup>3</sup> Philippe Scheinhardt, « Jules Verne sous la tutelle d'Hetzel. La question de la censure dans le manuscrit d'*Une ville flottante* », in *Genèse, censure, autocensure*, textes réunis par Claire Bustarret et Catherine Viollet (Paris : CNRS Éditions, 2005), pp. 59–95 (p. 95). Scheinhardt a reconstruit à la dernière page de son article une chronologie très plausible des différentes étapes de la genèse d'*Une ville flottante*.

et de septembre de la même année, avant de paraître en volume l'année suivante (avec *Les Forceurs de blocus*) chez Hetzel. Ce modeste roman de moins de cent pages manuscrites connaîtra un succès certain aux côtés des titres les plus connus de Verne datant de la même époque. À sa séance du 8 août 1872, l'Académie française couronne six livres de Verne : *Cinq semaines en ballon*, *Voyage au centre de la terre*, *Vingt mille lieues sous les mers*, *De la terre à la lune*, *Autour de la lune* et, non le moindre, *Une ville flottante*.

\*\*\*\*\*

*Une ville flottante* évoque, autant que tout autre roman des *Voyages extraordinaires*, la nouvelle relation qui existe entre l'homme et l'espace mondial qu'il habite, tout en soulignant l'aventure magique et quelquefois angoissante du voyage moderne. Le texte de Verne est donc l'expression par excellence de sa vision d'un monde qui, soumis au double effet de la révolution industrielle et de l'expansion coloniale, se transforme à une vitesse à peine croyable. Verne est très loin d'être l'écrivain futuriste ou ce « Nostradamus du dix-neuvième siècle » qu'une certaine idée populaire voudrait voir en lui. Bien au contraire, ce qui l'intéresse avant tout, ce sont les développements technologiques et industriels de sa propre époque, car il évoque assez rarement l'avenir tel quel dans ses histoires (*Paris au XX<sup>e</sup> siècle* constituant à cet égard une des exceptions). Pour Verne, l'avenir est déjà présent dans les belles inventions et les prodigieuses constructions de ce siècle étonnant qui est le sien. Villes, bâtiments, ponts, chemins de fer, trains, paquebots, aérostats et même sous-marins permettent désormais à l'homme de dominer la nature jusqu'à posséder le globe terrestre dans toute sa diversité et toute son étendue. La représentation de ces merveilles chez Verne s'accompagne, comme nous l'avons déjà vu dans sa description des docks de Liverpool, d'une formidable bravoure verbale et d'un style énumératif qu'on a qualifié à juste titre de « poétique ».<sup>1</sup>

Dans ce sens, on peut affirmer qu'*Une ville flottante* est, malgré sa brièveté relative, typiquement vernien de par son style et son approche. Les procédés descriptifs de ce texte sont d'ailleurs proches de ceux de *Vingt mille lieues sous les mers* — écrit lui aussi, rappelons-le, à l'époque où Verne faisait son voyage transatlantique — dans lequel un vaisseau extraordinaire qui parcourt les mers est évoqué avec le même sentiment d'admiration et de révérence. Les magnifiques évocations des jeux de lumière et des effets de couleur que l'on trouve si souvent dans les descriptions sous-marines de *Vingt mille lieues*<sup>2</sup> reviendront d'ailleurs

---

<sup>1</sup> Comme le dit par exemple William Butcher : « Verne's prophetic literal mindedness topples over into poetic ecstasy ». Voir *Verne's Journey to the Centre of the Self: Space and Time in the « Voyages extraordinaires »* (Londres : Macmillan, 1990), p. 167.

<sup>2</sup> Voir entre autres le chapitre seize de la première partie de ce roman, « Promenade en plaine » où, parmi les descriptions somptueuses et abondantes du spectacle sous-marin, on lit par exemple : « Les rayons du soleil frappaient

dans les descriptions des chutes du Niagara au chapitre trente-sept d'*Une ville flottante*, dont voici un échantillon : « Au centre de la cataracte, les eaux sont d'un vert de mer admirable [...]. Vers la rive canadienne, au contraire, les tourbillons, comme métallisés sous les rayons lumineux, resplendissent et c'est de l'or en fusion qui tombe dans l'abîme » (p. 171). Les descriptions de Verne se caractérisent très souvent par cette somptuosité et cette intensité visuelle.<sup>1</sup>

Compte tenu de ce style dont on reconnaît la griffe vernienne, il faut bien remettre à sa place une légende selon laquelle le texte d'*Une ville flottante* serait largement sinon principalement de la main du frère de Jules Verne. Pour William Butcher, qui a donné la version la plus récente de cette légende, le mélange de styles d'*Une ville flottante* semblerait confirmer que le roman n'est pas uniquement de la main de Verne.<sup>2</sup> Nous reviendrons à l'instant sur cette question d'hybridité, mais parlons d'abord de ce qui est connu et de ce qui ne l'est pas. L'hypothèse selon laquelle Paul Verne aurait joué un rôle déterminant dans la composition du texte repose sur un seul témoignage, à savoir un mémoire du neveu de Verne, Raymond Ducrest de Villeneuve. Dans un message au *Forum Jules Verne* du 13 août 2008,<sup>3</sup> le grand vernien Volker Dehs cite des extraits de ce mémoire inédit — écrit en 1930, c'est-à-dire soixante ans après la publication d'*Une ville flottante* — et affirme que le témoignage qu'il offre est peu fiable et plein de contradictions. Dehs insiste du reste sur le fait que le manuscrit du roman, dont nous aurons à reparler plus loin, est sans le moindre doute possible de la main de Jules Verne lui-même. D'autres chercheurs, comme Philippe Scheinhardt, vont plus loin en affirmant que ce manuscrit est un véritable site de tensions idéologiques entre Verne et son éditeur.<sup>4</sup> Cette idée est sans doute séduisante, même si certaines notes marginales d'Hetzel montrent qu'il n'a pas toujours lu très attentivement le manuscrit de son protégé.<sup>5</sup> Mais le manuscrit nous révèle tout au moins la présence d'un dialogue vivant entre les deux hommes, et porte partout la

---

la surface des flots sous un angle assez oblique, et au contact de leur lumière décomposée par la réfraction comme à travers un prisme, fleurs, rochers, plantules, coquillages, polypes, se nuançaient sur leurs bords des sept couleurs du spectre solaire » (Jules Verne, *Vingt mille lieues sous les mers* : <http://jv.gilead.org.il/le-chateau/20mil/1/16.html>, consulté le 30 octobre 2010).

<sup>1</sup> On constate déjà dans certaines pages des notes de voyage de Verne ce sens visuel. Sur une page non numérotée décrivant un « lever d'avril sur l'Océan », il évoque par exemple les « petites corolles qui s'épanouissent sur les vagues, petits arc en ciels qui leur mettent des pointes de couleurs – immenses prairies bleuâtres semée de marguerites blanches » [*sic*].

<sup>2</sup> William Butcher, *Jules Verne : The Definitive Biography* (New York : Thunder's Mouth Press, 2006), pp. 181–82.

<sup>3</sup> Voir <http://jv.gilead.org.il/forum/2008/08/0070.html> (consulté le 7 octobre 2010).

<sup>4</sup> Scheinhardt, « Jules Verne sous la tutelle d'Hetzel ».

<sup>5</sup> Voir par exemple, dans la présente édition, la note 6, p. 95, ou la note 3, p. 154, pour des méprises typiques de la part d'Hetzel.

marque d'une écriture en gestation. Les réflexions et les hésitations de Verne, ainsi que ses tâtonnements vers une meilleure forme, confirment qu'il ne s'agit aucunement d'une simple mise au net machinale d'après une ébauche précédente. Face à ce document précieux, on a du mal à croire à l'idée d'une intervention majeure de la part du frère de Jules. Il est vrai que Paul Verne, comme le constate Scheinhardt entre autres,<sup>1</sup> est un des lecteurs du manuscrit, qui s'enrichit sans doute des précisions et des corrections qu'il y apporte. Mais aucun indice ne soutient l'idée que Paul en serait plus qu'un lecteur actif et attentif. Toutes les mentions que Jules Verne fait de ce roman dans sa correspondance avec Hetzel suggèrent d'ailleurs qu'il en est bel et bien lui-même l'auteur.<sup>2</sup> Enfin, pour ce qui est du mélange de styles dont parle Butcher — la description technologique s'alliant à l'observation des mœurs, le compte-rendu de voyage se superposant au conte gothique — ajoutons que cela est loin d'être atypique chez Verne. Nous devrions au contraire affirmer avec Daniel Compère et d'autres que la fusion ou la multiplication des discours est un des signes essentiels de l'écriture vernienne.<sup>3</sup> Comme ce navire géant que Verne met en scène dans son roman, son écriture radicalement novatrice est un assemblage « monstrueux » qui déborde dans tous les sens et dépasse toutes les mesures.

On a voulu dire également que la charpente romanesque de ce livre n'est qu'un prétexte à de longues descriptions ayant peu de rapport au récit proprement dit. C'est supposer, entre autres choses, que la description est d'une importance secondaire, alors qu'elle est fondamentale à la conception même de l'écriture chez Verne. Herbert Lottman affirme pour sa part qu'*Une ville flottante* n'est rien d'autre qu'un mémoire écrit d'après une expérience réelle et ensuite très légèrement déguisé en roman.<sup>4</sup> Il est vrai que Verne compose son texte d'après un voyage effectivement accompli et que, ce faisant, il rompt avec ses habitudes, car le plus souvent son travail s'appuie sur des sources écrites trouvées dans les encyclopédies ou dans la presse populaire. Cela dit, son langage descriptif dans ce texte est loin d'être atypique, et on n'a qu'à songer aux longs développements de *Vingt mille lieues*, qui s'étendent souvent sur plusieurs pages, pour trouver un point de comparaison. Au fond, l'« action » et la « description » dans les romans de Verne sont inséparables. Presque d'un bout à l'autre des *Voyages extraordinaires*, les descriptions prolixes et joyeuses sont elles-mêmes le signe d'une transposition du monde soi-disant « réel » en spectacle fabuleux. Les objets de la nature et les inventions des hommes, minutieusement observés et décrits,

---

<sup>1</sup> « Jules Verne sous la tutelle d'Hetzel », p. 95.

<sup>2</sup> Voir les extraits de la correspondance entre Verne et Hetzel sur *Une ville flottante* que nous reproduisons dans l'Annexe C à la fin de cette édition, pp. 187–90).

<sup>3</sup> « Assimilant une multitude de discours extérieurs, Verne fait texte de tout et intègre à la littérature les éléments les plus disparates qui doivent se couler dans un discours unique, mais plurivoque » (Daniel Compère, *Jules Verne, parcours d'une œuvre* (Amiens : Encrage, 1996), p. 40).

<sup>4</sup> Herbert R. Lottman, *Jules Verne : An Exploratory Biography* (New York : St Martin's Press, 1996), p. 124.

deviennent ainsi sous sa plume des tableaux étonnants. Dans ce sens, on peut dire que la fiction est rarement absente de ses textes, le monde étant pour lui une source infinie d'histoires merveilleuses. Dans *Une ville flottante* comme ailleurs, Verne exprime avant tout les délices du langage.

En effet, le style de Verne se fonde essentiellement sur une notion d'abondance : abondance en premier lieu du lexique qui, pour chaque situation ou chaque objet, fournira toujours des mots nouveaux et miraculeux à l'écrivain ; abondance ensuite de ces histoires potentielles qui se révèlent à chaque étape de la narration. Comme pour Balzac qui évoquait dans l'*Avant-propos* de la *Comédie humaine* ce « drame à trois ou quatre mille personnages que présente une Société »,<sup>1</sup> pour Verne aussi les histoires sont partout. Ce vaisseau mirifique qu'il met en scène dans *Une ville flottante* est capable de livrer des drames à l'infini, car il porte en lui « tous les instincts, tous les ridicules, toutes les passions des hommes » (p. 35). Souvent donc, comme chez Balzac, on entrevoit en passant le profil d'une autre aventure qui pourrait à son tour constituer un sujet de roman, et les intrigues virtuelles fourmillent au cours de la narration. C'est le cas, par exemple, de cette esquisse d'un couple péruvien en voyage de noces dont parle le docteur Pitferge au dixième chapitre du roman et dont il dit au narrateur : « Ils ont quitté Lima le soir des noces. Ils se sont adorés au Japon, aimés en Australie, supportés en France, disputés en Angleterre, et ils se sépareront en Amérique ! » (pp. 78–79).<sup>2</sup> Pitferge construit ici une histoire en miniature, dont il remet la conclusion à un autre jour, une autre situation. Mais c'est une histoire, nous le savons bien, qu'il aurait pu raconter en longueur, comme celle aussi du jeune couple de fiancés qui ont hâte d'arriver à New York et que Pitferge observe régulièrement sur le pont du *Great Eastern*. Pour Verne, comme pour Balzac, la réalité que peut observer le romancier (ou que peuvent observer ses personnages) est une source inépuisable d'histoires similaires. Il n'a qu'à saisir en passant ce qui s'offre à lui, sachant qu'il a toujours le choix parmi tant de sujets, que toute ébauche peut se transformer en récit achevé.

Si Verne a écrit ce roman sur la base réelle d'un voyage entrepris avec son frère, son texte est donc très loin d'être un banal compte-rendu. Quant au développement du récit, semé de surprises et de conflits, il est dramatique au plus haut point. Affirmer l'absence de l'invention ou de la fiction chez Verne constitue dans ce sens une erreur de lecture bizarre et étonnante. Les marques de la fiction se révèlent et se désignent partout dans le texte, et tout d'abord dans la présence de ce narrateur à la première personne<sup>3</sup> qui semble avoir le don d'être partout, de

---

<sup>1</sup> Honoré de Balzac, « Avant-propos », *La Comédie humaine. Édition critique en ligne* : <http://artfl.uchicago.edu/cgi-bin/philologic31/getobject.pl?c.0:1.balzac> (consulté le 7 octobre 2010).

<sup>2</sup> Ce sujet d'un mariage qui se fait et se défait pendant un long voyage reviendra plusieurs fois sous la plume de Verne, constituant par exemple une des intrigues de *Claudius Bombarnac* (1892).

<sup>3</sup> La narration à la première personne est inhabituelle mais non exceptionnelle chez Verne. On la retrouve par exemple dans *Voyage au centre de la terre* (1864).

tout voir, de tout entendre et de tout soupçonner, en même temps qu'il est le confident préféré de presque tout le monde. Mais si le récit est doté de ce narrateur bonhomme et loquace, celui-ci trouve son égal, voire son double, dans le personnage haut en couleur du docteur Dean Pitferge, lequel assume de temps en temps la « narration » à son propre compte — comme dans l'exemple de la petite histoire du couple péruvien que nous venons de citer. Ainsi, Pitferge met le narrateur lui-même en position de « lecteur », et celui-ci a même quelquefois bien du mal à déchiffrer les propos bizarres de l'excentrique docteur. Si le narrateur lui-même donne faits et statistiques sur le *Great Eastern*, Pitferge devient à son tour une autorité sur tout, un guide qui ne se trompe jamais (c'est lui, par exemple, qui prend en charge la visite des chutes du Niagara et qui raconte au narrateur tout ce que celui-ci a besoin de savoir). Ainsi, les propos de Pitferge constituent souvent une parodie subversive de l'histoire apparente, surtout lorsqu'il insiste sur le côté sinistre des choses, car ce faisant il donne l'histoire alternative du *Great Eastern*.

Mais comme s'il ne suffisait pas à Verne que ces deux personnages racontent à qui mieux mieux les statistiques et l'histoire du fabuleux navire, un troisième personnage viendra lancer à son tour un défi à l'autorité du narrateur, comme pour lui prendre (brièvement, certes) sa place. Il s'agit du statisticien Cockburn, déjà identifié par Pitferge au dixième chapitre du roman quand il explique au narrateur que c'est « le statisticien universel, qui a tout pesé, tout mesuré, tout dosé, tout compté » (p. 76). Or, au moment de l'arrivée à New York, le statisticien Cockburn s'approche du narrateur à qui il n'a pas adressé la moindre parole pendant la traversée, pour lui expliquer sans autre forme de procès le nombre précis de tours qui ont été accomplis par les roues à aubes pendant le voyage. Interloqué par ce renseignement futile et croyant sans doute confondre ce malotru de Cockburn par une question impossible, le narrateur lui demande combien de tours a fait l'hélice elle-même pendant la traversée. Après avoir donné sans broncher la réponse exacte, le statisticien Cockburn tourne les talons et, nous dit le narrateur, « me quitta sans me saluer d'un adieu quelconque » (p. 161). Si le narrateur reste perplexe devant cette précision statistique et ce comportement bizarre, c'est que Cockburn s'est conduit exactement comme Pitferge, lui aussi si friand de chiffres et de statistiques (il suffit de penser par exemple à son calcul prodigieux du nombre de morts survenues au cours de sa propre vie, p. 141). Avec cette petite scène qui joue sur le procédé de dédoublement, Verne se livre à une mise en cause ironique et ludique de l'autorité narrative. Qui détient l'information ? Qui en est le garant ultime ? Qui raconte l'histoire, et à qui ? Bien sûr, nous décelons dans ces questions implicites le geste réflexif de l'écrivain. Dans ce texte préoccupé par son propre statut narratif, la dynamique de l'histoire est souvent renforcée par les références, tantôt discrètes, tantôt exagérées ou ludiques, à la démarche du romancier lui-même.

C'est donc dans le même esprit qu'il faut lire cette intrigue gothique et peu vraisemblable d'*Une ville flottante*, où l'auteur se livre à un jeu ironique sur les conventions de l'histoire extraordinaire. En effet, l'aventure que Verne nous raconte est presque tout à fait aussi « énorme » (au sens flaubertien du mot, peut-

être) que le vaste vaisseau qu'il met en scène. Avec cette histoire d'un triangle amoureux, d'une rencontre malheureuse et inattendue de deux rivaux à bord du vaisseau, d'une crise de folie passagère chez l'héroïne, d'un duel sous l'orage qui se résout comme par miracle quand le méchant est frappé par la foudre, et d'un dénouement inespéré qui voit la réunion des deux amants, Verne semble s'éloigner des bases réalistes de son texte. À côté de la précision de ses descriptions du *Great Eastern*, nous trouvons donc une dimension mélodramatique qui rappelle clairement les thèmes du théâtre populaire. Ainsi, deux styles à première vue opposés se côtoient, et Verne, qui a lui-même commencé sa carrière d'écrivain dans le théâtre parisien, semble revenir à ses origines — à cette différence près que maintenant son intrigue est exagérément et consciemment théâtrale, et qu'il utilise dans un but ironique et ludique les conventions du théâtre afin de souligner la part d'invention et de fantaisie qui entre dans la composition du texte. Il s'agit d'un monde où tout peut arriver, où on n'est jamais en pénurie de surprises, de coïncidences, d'événements singuliers, où les choses les plus merveilleuses et les plus bizarres coexistent avec les plus banales et les plus « réelles ». Alors, si nous sommes tentés de ne plus croire à la véracité de son récit, c'est exactement l'effet voulu. Le monde d'*Une ville flottante* est un monde où on doute continuellement de ce qu'on voit, malgré l'évidence concrète et précise que l'auteur nous fournit. Ce gros navire est lui-même un monstre incommensurable et il n'est peut-être pas moins fantastique et disproportionné que l'histoire qui nous est racontée. Nous devons rester, en tant que lecteurs, dans une situation de scepticisme, voire d'étonnement permanent, vis-à-vis des événements et des faits qui nous parviennent. C'est bien pour cela, entre autres choses, que Verne introduit le personnage du docteur Pitferge, dont l'ironie et le détachement sont ceux d'un observateur méfiant, refusant d'accepter la version orthodoxe des choses. Avec sa vision macabre, d'ailleurs, Pitferge superpose d'autres drames « imaginaires » (et notamment son scénario d'un naufrage éventuel du *Great Eastern*) sur le drame principal de cette histoire, nous rappelant ainsi qu'il faut tout voir comme une invention exagérée, car tout peut être extraordinaire dans ce monde, autant les histoires que l'on invente que les navires que l'on construit.

Dans ces circonstances, on peut dire que le style « théâtral » de Verne, loin d'être en contradiction avec les descriptions soi-disant réalistes de son texte, est parfaitement à sa place. Son conte gothique et macabre est bien assorti à ce vaisseau presque mythique, monstre des mers dont le potentiel dramatique semble inépuisable. Après tout, la construction de ce navire a elle-même été marquée par des événements singuliers, et c'est comme si Verne se trouvait face à face avec une histoire extraordinaire avant même de mettre les mots sur le papier.<sup>1</sup> C'est à

---

<sup>1</sup> La notion d'« histoire extraordinaire » rappelle bien sûr Edgar Allan Poe. *Une ville flottante* contient de nombreux échos de Poe, et on l'a par exemple comparé à un conte de Poe qui paraît en 1844 sous le titre « The Oblong Box » (« Le Cercueil vivant »), où un homme qui voyage à bord d'un navire avec le cadavre de sa femme fait tout son possible pour cacher le statut réel de la caisse qui l'accompagne. Dans le roman de Verne, c'est le mari Harry Drake qui cache la



travers le personnage de Pitferge que le *Great Eastern* apparaît comme un site de désastres réels et de menaces potentielles. Pitferge rappelle par exemple la légende selon laquelle un ouvrier et son apprenti auraient été enfermés dans la double coque du navire pendant sa construction, et il considère que c'est « un navire condamné, ensorcelé, auquel il arriver[a] fatalement malheur » (p. 91). Si le récit de Verne a donc son côté macabre, l'histoire du vaisseau de Brunel est elle-même déjà empreinte d'événements sinistres. Où se trouve alors la ligne de démarcation entre le réel et la fiction, entre l'ordinaire et l'extraordinaire, entre le vrai et l'inventé ? Tout chez Verne tend à effacer la possibilité d'une distinction.

C'est donc à la lumière de cet amalgame du réel et de l'imaginaire que la technique descriptive de Verne assume toute son importance et toute sa valeur. Si certains lecteurs veulent voir dans ces longues accumulations de détails le signe d'un réalisme incontestable, on peut également y trouver la marque d'une vision hallucinatoire. L'excès de détails, tout autant que leur absence, peut estomper ou fausser la clarté de l'image, faire basculer la représentation dans le fantasme. Ce vaisseau fabuleux n'est pas fait pour provoquer des réactions objectives et mesurées ; bien au contraire, c'est l'incrédulité qui est de mise. Le flot verbal qui se transforme en délire linguistique est donc la réponse que propose Verne à la folie qui a produit cette ville flottante ; et les descriptions jubilatoires que nous trouvons dans ce texte sont la marque de sa fascination vis-à-vis de la machine. La prolifération des observations détaillées au chapitre sept, par exemple, au moment où le narrateur marque une pause alors que le vaisseau quitte l'Irlande et gagne le large, semblerait à première vue aller à l'encontre de toutes les règles classiques de la composition. Mais Verne n'a que faire de cet art qui exprime le plus en disant le moins. Il ne respecte pas la notion d'économie, ni même à la limite celle de « lisibilité ». Au contraire, les mots se multiplient, comme pour égaler ce vaste navire dans leur excès. L'innovation des techniques de construction de Brunel trouve ainsi son égal dans la modernité stylistique de Verne, qui fait des digressions audacieuses, voire spectaculaires, pour incorporer des remarques sur les caractéristiques et les dimensions du *Great Eastern*. Aucun détail, semble-t-il, ne nous est épargné. Verne évoque par exemple avec une précision stupéfiante la construction de la coque double du navire, nous donnant bien plus que les détails strictement nécessaires à la compréhension de cet exploit :

[La coque] est double et se compose d'une agrégation de cellules disposées entre bord et serre, qui ont quatre-vingt-six centimètres de hauteur. De plus, treize compartiments, séparés par des cloisons étanches, accroissent sa sécurité au point de vue de la voie d'eau et de l'incendie. Dix mille tonneaux de fer ont été employés à la construction de cette coque, et, trois millions de rivets, rabattus à chaud, assurent le parfait assemblage des plaques de son bordé. (pp. 62–63)

---

présence de sa femme Ellen, momentanément « morte » à cause de sa folie. Je remercie Volker Dehs de m'avoir signalé ce parallèle.

Renchérissant sur cette description déjà hallucinatoire, il donne en plus toutes les statistiques sur le poids et le tirant d'eau du navire, ainsi que sur ses six mâts et ses cinq cheminées, son hélice et ses roues à aubes, et sur le poids et la capacité de pression des différentes machines. « Tel est », dit-il avec un laconisme hautement ironique à la fin de cette digression disproportionnée, « ce steam-ship sans pareil et reconnaissable entre tous » (p. 64). Tel est aussi, dirions-nous, ce style sans pareil et si identifiable de Verne, dont l'imagination travaille essentiellement sur les détails et les statistiques. Dans ses textes, le détail devient lui-même fantastique, et les mots qui le représentent sont, dans leur superfluité même, dotés d'une vie à part, d'une force extraordinaire comme celle de ce monstre des mers.

Ce qui frappe aussi dans les descriptions de Verne, c'est qu'elles sont, malgré l'exubérance générale qu'elles expriment, souvent sans émotion ou tonalité *apparentes* : ce sont, tout simplement, des énumérations de faits. On pourrait dire dans ce sens que la méthode expérimentale de Verne au dix-neuvième siècle correspond à ce que Barthes appellera plus tard « l'écriture blanche »,<sup>1</sup> cette forme d'écriture neutre ou plate qui, au moyen d'un style qui repose sur l'absence même d'un idéal de style, va jusqu'à nier la notion traditionnelle de littérature. Souvent, chez Verne, l'écriture se réduit à l'information pure et simple, comme par exemple quand il note : « Quels tonnerres engouffrés dans cette caverne des tambours, lorsque le *Great-Eastern* marchait à toute vapeur sous la poussée de ces roues, mesurant cinquante-trois pieds de diamètre et cent soixante-six pieds de circonférence, pesant quatre-vingt-dix tonneaux et donnant onze tours à la minute » (pp. 38–39). Si cette phrase s'est lancée sur l'apparence d'une exclamation, celle-ci s'est tout de suite atténuée pour céder la place à l'accumulation de renseignements concrets. Mais bien sûr, l'impression de contempler une merveille technologique n'en est pas pour autant diminuée, et on pourrait dire au contraire que ce style concret a pour effet de renforcer la qualité extraordinaire du spectacle.

En même temps, et paradoxalement, il y a dans les descriptions excessives de Verne une sorte de minimalisme grammatical, surtout dans ces listes où les substantifs dominent, et cela peut nous désorienter par son effet hypnotisant. Où et comment trouver les éléments clés de la phrase, comme on le fait d'habitude dans la lecture ? Aucune hiérarchie apparente ne s'impose, et des mots exotiques ou peu familiers semblent quelquefois se cacher derrière l'opacité même du langage. Il en est ainsi, par exemple, de la description de l'activité à bord du *Great Eastern* dans les docks de Liverpool au début de l'histoire, passage que nous avons déjà signalé pour son étonnante qualité stylistique. Mais revenons sur une partie de ce passage que nous n'avons pas encore citée, où nous pourrions noter la présence importante des substantifs (souvent de termes techniques dont l'effet est de désorienter le lecteur) et surtout le minimalisme des indications spatiales : « Ici des grues volantes enlevaient d'énormes pièces de fonte ; là, de lourds madriers étaient hissés à l'aide de treuils à vapeur ; au-dessus de la chambre des machines se balançait un cylindre de fer, véritable tronc de métal ; à l'avant, les vergues

---

<sup>1</sup> Roland Barthes, *Le Degré zero de l'écriture* (Paris : Seuil, 1953), pp. 108–11.

montaient en gémissant le long des mâts de hune » (p. 39). Les prépositions de Verne ne donnent qu'un indice minime de la vraie position des choses (« ici », « là », « au-dessus », « à l'avant »), alors que les verbes (« enlevaient », « étaient hissés », « se balançait », « montaient ») seraient interchangeable avec un minimum de modifications. Tout se joue sur les substantifs qui, avec les adjectifs ou les compléments qui les qualifient ou les caractérisent, s'accumulent et se solidifient au cours de la phrase (« grues volantes », « pièces de fonte », « madriers », « treuils à vapeur », « cylindre de fer », « tronc de métal », « vergues », « mâts de hune »). D'ailleurs, la valeur fonctionnelle de ces termes techniques dont nous sommes presque assaillis se réduit dans la neutralité et la continuité du style, et c'est en fin de compte la matérialité même des mots, leur sonorité, leur bizarrerie même, qui reste. Avec des mots magiques et impénétrables, Verne transporte le lecteur dans un domaine fascinant et féérique, et le lecteur est alors comme l'enfant qui entend sans la comprendre la phrase hypnotisante de Perrault : « Tire la chevillette, la bobinette cherra ». On passe à l'intuition d'un langage pur, dont la sonorité prime sur l'absence de sens ou de lisibilité. Le style audacieux de Verne, rompant avec les conventions classiques, finit par nous faire redécouvrir les mystères et les merveilles du langage, et sur ce plan il est bien sûr classique au plus haut degré.

\*\*\*\*\*

Empreint d'une modernité littéraire indubitable — pourtant trop rarement remarquée — le texte de Verne prend aussi le monde moderne comme sujet, et ce faisant, il propose une réflexion sur l'usage que l'on peut ou que l'on doit faire des merveilleuses inventions que le dix-neuvième siècle a mises au jour. À côté de ses avantages évidents, quels sont les risques et les enjeux de la technologie moderne ? Si elle a facilité la communication entre cultures et nations éloignées les unes des autres, si elle a permis à l'homme de se déplacer rapidement et dans le plus grand confort, si elle a soumis la nature rebelle et sauvage au moyen de ses constructions prodigieuses, la technologie a-t-elle apporté des améliorations à notre sort ? Ces questions se posent de manière implicite tout au long du texte de Verne, et le choix du *Great Eastern*, vaisseau dont l'histoire réelle a été si problématique et parfois si désastreuse, est loin d'être étranger au débat.

Malgré les descriptions si enthousiastes du grand vaisseau de Brunel, la vision de la technologie que propose Verne ne se limite certainement pas à souligner son potentiel utopique. L'énorme machine — nous le voyons dès le début de l'histoire — reste indifférente à la vie humaine, et même avant d'atteindre l'embouchure de la Mersey, le *Great Eastern* a déjà coûté la vie à quatre matelots frappés sur la tête ou en pleine poitrine par des chaînes quand un pignon se casse sous la pression des manœuvres. Comme le faisait remarquer ironiquement le docteur Pitferge au moment où cet accident allait se produire : « ...jusqu'ici j'avais cru que les machines étaient faites pour aider les hommes, et non les hommes pour aider les machines ! » (p. 51). En effet, c'est souvent le docteur Pitferge qui signalera au cours de l'histoire les qualités sinistres de ce

vaisseau — en partie, il est vrai, parce qu'il est lui-même séduit par l'idée d'une catastrophe, et que, fermement convaincu que le *Great Eastern* fera un jour naufrage, il nourrit l'ambition perverse d'être à son bord au moment de cet événement imaginé ! Mais, si la mentalité catastrophiste de Pitferge est traitée sur le mode comique par Verne, il n'en reste pas moins vrai qu'à travers ce personnage se dégage un message pessimiste et angoissant, à savoir que les constructions de l'ère moderne sont insensibles au sort de l'homme, et que celui-ci n'arrive plus à contrôler ou à utiliser à son meilleur avantage ce qu'il a lui-même inventé. Ainsi, la légende d'une malédiction qui poursuivait le *Great Eastern* est bien à sa place dans ce roman, et Pitferge, qui croit fermement à cette légende, évoque régulièrement les sinistres événements qui ont jalonné l'histoire de ce vaisseau – le lancement manqué, des opérations financières désastreuses, les dégâts terribles causés par une tempête lors de la dix-neuvième traversée de l'Atlantique, et ainsi de suite (pp. 68–70). D'ailleurs, pour Pitferge, la nature finira toujours par triompher des constructions de l'homme, quelles qu'elles soient. Vers la fin de l'histoire, pendant la visite qu'il fait avec le narrateur aux chutes du Niagara, Pitferge soutient que Terrapin Tower, cette tour qui jusqu'en 1872 permettait aux visiteurs de se placer juste au-dessus de la cataracte, tombera un jour dans l'eau, ajoutant qu'« il y aura dedans quelques excentriques qui descendront le Niagara avec elle » (p. 174). Sans doute Pitferge voudrait-il lui-même être présent au moment de cette catastrophe imaginée,<sup>1</sup> mais en tout état de cause sa vision du monde met l'accent sur la faiblesse de l'homme et sur la grandeur et la cruauté de la nature. Le *Great Eastern* n'étant qu'une invention humaine, il est selon Pitferge inévitablement voué à un sort néfaste. À la fin de l'histoire, d'ailleurs, il semblerait que ce vœu macabre de Pitferge de faire naufrage ait été en partie exaucé, car il écrit une lettre au narrateur expliquant qu'un autre vaisseau sur lequel il voyageait a péri, et qu'il ne s'est jamais « mieux porté » (p. 184).

Ainsi, les descriptions dithyrambiques d'un vaisseau remarquable sont mises en relief par les interventions de Pitferge, dont la vision du progrès humain est bien plus lugubre et plus sombre que celle du narrateur. Cette vision pessimiste semblerait d'abord s'opposer à l'optimisme apparent des *Voyages extraordinaires*, qui mettent si souvent l'accent sur le génie technologique de l'homme, sa capacité d'invention, ses ressources d'imagination et de créativité. Comme le dit Pierre Macherey dans une étude qui a fait date, l'idéologie de départ de Jules Verne dans les *Voyages extraordinaires* est tout à fait celle de son époque et de sa culture européenne, qui vise la conquête de la nature par la technologie industrielle et qui donne un rôle privilégié au voyage, à l'invention scientifique et à la colonisation.<sup>2</sup> Mais comme Macherey le montre si pertinemment, le programme idéologique de Verne s'avère impossible, et ce programme sera donc progressivement déconstruit à l'intérieur d'une œuvre marquée par la certitude

---

<sup>1</sup> À propos de cette catastrophe imaginée, voir la note 1, p. 174.

<sup>2</sup> Pierre Macherey, « Jules Verne, ou le récit en défaut », in *Pour une théorie de la production littéraire* (Paris : Maspéro, 1966), pp. 183–275.

cachée que la vision utopique est marquée par des tensions contradictoires.<sup>1</sup> Plus tard, Verne compose des histoires — on peut penser aux *Cinq cents millions de la bégum* (1879) ou à *Maître du monde* (1904), entre autres — où la vision d'un idéal utopique s'est explicitement transformée en cauchemar et où les instincts belliqueux de l'homme ont pris le dessus. Mais cette progression vers un pessimisme dystopique, que l'on décèle aisément au cours de la longue carrière littéraire de Verne, se laisse discerner très tôt. Même pendant cette décennie apparemment optimiste des années 1860, où il met l'accent surtout sur l'invention et l'exploration, Verne laisse voir des signes indubitables de son appréhension vis-à-vis de la technologie. On n'a qu'à songer au personnage de Nemo poussé par sa rage nihiliste à utiliser le *Nautilus* à des fins anarchiques au début de *Vingt mille lieues sous les mers*. Dans ce sens, l'inquiétude provoquée par la technologie dans *Une ville flottante* est loin de sonner une note discordante, et on peut affirmer que, sur le plan idéologique comme que sur le plan stylistique, ce texte est tout à fait à sa place dans l'œuvre de Verne.

Il y a d'ailleurs à un certain moment une réflexion explicite dans le roman sur le rôle futur de la technologie, et elle survient quand Pitferge propose une solution pratique au problème du *Great Eastern* et de son usage possible : « Eh bien, dit-il, j'en ferais un bateau de luxe à dix mille francs la place. Il n'y aurait que des millionnaires à bord, des gens qui ne seraient pas pressés. On mettrait un mois ou six semaines à faire la traversée de l'Angleterre à l'Amérique » (p. 129). Pitferge ajoute ici sa voix à un débat très actuel à l'époque de la composition d'*Une ville flottante*, car le problème de l'avenir de cet éléphant blanc qu'était le *Great Eastern* était encore loin d'être résolu, malgré la solution provisoire offerte par la nécessité de transporter des Américains à Paris pour l'Exposition Universelle.<sup>2</sup> En l'occurrence, le *Great Eastern* connaîtra un sort beaucoup moins prestigieux que celui proposé par Pitferge, car il finira ses jours en panneau publicitaire géant et en music-hall flottant dans la Mersey, avant sa démolition dans les chantiers de Birkenhead en 1889–90. Mais ce que Pitferge prévoit pour le *Great Eastern* s'est largement réalisé de nos jours, où l'industrie des croisières de luxe est assurée par des navires géants conçus et construits pour assurer un maximum de loisir et de confort. Et cette vision d'un énorme vaisseau qui porte plutôt qu'il ne transporte des passagers millionnaires deviendra plus tard le sujet d'un roman de Verne, lorsqu'en 1895 il écrit *L'Île à hélice*. Dans ce texte, un des habitants de l'énorme île-vaisseau considère, dans un écho très clair du roman de

---

<sup>1</sup> Voir aussi, sur la question de l'utopie et de ses variantes chez Verne, Timothy Unwin, « Vernotopia (utopia, ecotopia, technotopia, heterotopia, retrotopia, textotopia, dystopia) », *Australian Journal of French Studies*, 43 (2006), 333–41. Pour une étude globale de l'utopie dans l'œuvre de Verne, voir Nadia Minerva, *Jules Verne aux confins de l'utopie* (Paris: L'Harmattan, 2001).

<sup>2</sup> Ajoutons que l'Exposition n'a rien résolu, car le *Great Eastern* n'a jamais réussi à faire le plein de passagers. Lors de son premier retour à Brest entre le 16 et le 26 avril 1867, il n'a transporté que 193 passagers (dont Verne et son frère), alors qu'il était capable d'en porter quatre mille.

1870, que «le vingtième siècle ne s'écoulera pas sans que les mers soient sillonnées de villes flottantes».<sup>1</sup> Dans *L'Île à hélice*, cependant, la vision pessimiste de Verne a fait son chemin, et les passagers millionnaires de cette île flottante, propulsée par des hélices à chaque bord, finissent par se diviser en deux communautés ennemies et ils cassent leur île en deux. La leçon de ce roman, écrit un quart de siècle après *Une ville flottante*, est donc plus claire et sans doute plus audacieuse que celle du texte sur le *Great Eastern*. Verne semble maintenant nous dire que, si les hommes n'arrivent pas à maîtriser leurs différences et à trouver la paix ensemble, ils risquent la destruction et la destitution. Si cette leçon incontestablement moderne n'a pas encore été formulée en termes si clairs dans le roman de 1870, on y trouve pourtant déjà les indices d'une même inquiétude sur l'avenir de la technologie. Sur le grand vaisseau de Brunel, les passagers ont beau participer aux jeux et aux divertissements du bord (comme dans cette soirée de chansons et de spectacles improvisés, évoquée au seizième chapitre du roman), ils restent néanmoins solitaires, enfermés dans leurs communautés et leurs nationalités séparées, indifférents les uns aux autres, peu conscients des drames ou des émotions qui agitent leurs voisins. Il faut un Pitferge, doué d'une perspicacité hors du commun bien sûr, pour détecter les misères d'un couple péruvien, pour comprendre l'intérêt de la vie d'un statisticien taciturne. Et il faut un narrateur doué d'une vision balzacienne pour voir le dessous des choses, dégager les drames humains qui se cachent partout dans ce vaisseau. Quant aux autres — Anglais, Français, Mormons, Sudistes ou Californiens — ils disparaissent à la fin du voyage, chacun de son côté et dans son monde à part.

\*\*\*\*\*

Le roman à modestes proportions que Verne compose en 1869 nous donne un riche aperçu de ses méthodes de travail, de ses sources d'inspiration, du mode d'opération de son imagination. Verne trouve son élan textuel et son intensité poétique non dans la création d'un univers parallèle soumis à des lois différentes du nôtre, à la manière d'un H. G. Wells par exemple,<sup>2</sup> ni même dans la vision d'un avenir utopique, mais surtout dans les faits, les événements et les inventions de sa propre époque. Si dans un certain nombre de ses histoires Verne imagine un monde futur,<sup>3</sup> cela constitue très clairement l'exception dans son œuvre, car il est

---

<sup>1</sup> Jules Verne, *L'Île à hélice* : <http://jv.gilead.org.il/pg/17798-8.txt> (consulté le 30 octobre 2010).

<sup>2</sup> Voir l'interview du 9 octobre 1903, « Jules Verne revisited », publiée par le journaliste Robert H. Sherard dans *TP's Weekly*, reproduit aujourd'hui sur le site Jules Verne : <http://jv.gilead.org.il/sherard2.html> (consulté le 18 octobre 2010), où Jules Verne rejette toute comparaison entre son style et celui de Wells. Selon lui, ce dernier invente des choses scientifiquement impossibles, alors que lui-même respecte dans son œuvre les lois physiques connues.

<sup>3</sup> *Paris au XX<sup>e</sup> siècle* est, une fois de plus, l'exception qui confirme la règle chez Verne. Mais même dans ce roman apparemment futuriste, la documentation et la

fasciné avant tout par les merveilleux développements technologiques de son propre siècle et, contrairement aux démarches de la science fiction proprement dite, il s'intéresse à ce qui peut être objectivement recensé et représenté. En même temps, et comme pour confirmer qu'il est loin d'être ce « père de la science fiction » qu'il est devenu dans l'imagination populaire, Jules Verne est attiré par les vaisseaux de mer de toutes les espèces et de toutes les époques, et fasciné par les grands voyages qu'ils ont accomplis sur les océans — voyages de découverte, voyages commerciaux, ou simples voyages de plaisir.<sup>1</sup> Car nul véhicule n'est pour lui plus merveilleux que le plus vieux de tous, le navire, et nul endroit n'est plus propice à la poésie qu'un port maritime.

*Une ville flottante* réunit ainsi les éléments essentiels de l'imaginaire vernien : le spectacle captivant d'un port avec ses multiples activités, un vaisseau chargé de drames potentiels, la magie et l'angoisse du voyage, les qualités extraordinaires et les dimensions à peine croyables de la technologie moderne, et enfin la lutte entre l'homme et la nature. Pour Verne, la modernité et la nouveauté qui caractérisent l'énorme vaisseau de Brunel se doublent d'une force fabuleuse. Ce géant des mers est aussi une créature mythique dans son texte. Ainsi, il semble occuper deux domaines différents, mais qui sont en fin de compte le même pour Verne : celui de la légende ou de la fable, et celui du monde réel et moderne. Si les descriptions technologiques de Verne se superposent sur une histoire extraordinaire où dominent le macabre et le gothique, cela n'est donc nullement par hasard, et ce mélange de styles que certains lecteurs voudraient voir comme une faiblesse est essentiel à sa conception des choses. C'est comme si Verne nous disait que la réalité la plus objective a ses qualités fantastiques, alors que la fiction la plus exagérée, la plus démesurée, n'est peut-être pas plus extraordinaire que les mirifiques inventions de l'âge industriel. Qui peut donc dire où s'arrête le fantasme et où commence le réel ? Lequel, de l'ingénieur ou de l'écrivain, est le vrai fou de l'histoire ?

---

recherche contemporaine nourrissent l'écriture vernienne, et le romancier invente beaucoup moins qu'on n'a voulu le croire. Ainsi, le fameux pantélégraphe de ce roman, sorte de télécopieur avant la lettre, est une invention réelle de l'époque, et on peut le voir aujourd'hui au Musée des Arts et Métiers à Paris.

<sup>1</sup> Fascination qui remonte sans doute à l'enfance de Verne à Nantes. Dans les *Souvenirs d'enfance et de jeunesse* de 1890 Verne écrit : « J'ai vécu dans le mouvement maritime d'une grande ville de commerce, point de départ et d'arrivée de nombreux voyages au long cours. Je revois cette Loire, dont une lieue de ponts relie les bras multiples, ses quais encombrés de cargaisons sous l'ombrage de grands ormes, et que la double voie du chemin de fer, les lignes de tramways ne sillonnaient pas encore. Des navires sont à quai sur deux ou trois rangs. D'autres remontent ou descendent le fleuve. [...] Que de souvenirs ils me rappellent ! En imagination, je grimpais dans leurs haubans, je me hissais à leurs hunes, je me cramponnais à la pomme de leurs mâts ! » Voir Jules Verne, *Souvenirs d'enfance et de jeunesse* : <http://jv.gilead.org.il/garmt/souvenirs2.html> (consulté le 17 octobre 2010).

## Texte, principes d'édition, illustrations

*Une ville flottante*, publié d'abord en feuilleton dans le *Journal des débats politiques et littéraires*, paraît entre le 9 août et le 6 septembre 1870. Le texte de Jules Verne est inséré à intervalles irréguliers dans quatorze livraisons du journal (voir la Bibliographie), toujours sur la partie inférieure des deux premières pages, à raison de deux ou trois chapitres par feuilleton. Ce même texte, accompagné par *Les Forceurs de blocus*, sera ensuite reproduit, avec de très légères modifications seulement,<sup>1</sup> dans la première édition in-18 (sans illustrations), chez Hetzel, le 17 juillet 1871. La première édition in-8 (grand format), chez Hetzel, illustrée par Jules-Descartes Férat, date du 31 octobre 1871. Dans cette édition, *Une ville flottante* est de nouveau accompagné par *Les Forceurs de blocus* dans un seul volume, comme ce sera très souvent le cas pour les éditions ultérieures. *Une ville flottante* paraîtra également en 1872 en volume double, chez Hetzel, avec *Aventures de trois Russes et de trois Anglais*.

Le manuscrit du roman est conservé à la Bibliothèque municipale de Nantes (cote : MJV B 97), et fait partie des collections numérisées de la Bibliothèque. Il s'agit d'un manuscrit autographe signé, dont les 97 feuillets (mesurant 301 x 196 mm) sont numérotés 1–57, 57 bis, 57 ter, 58–93 (le f°94 est resté blanc). La page de couverture porte deux titres, l'un au-dessus de l'autre : *Le Great-Eastern* et *Une ville flottante* (soulignons que Verne met toujours le trait d'union dans le nom du navire de Brunel, usage que nous retenons dans son texte, mais pas dans notre présentation). Le texte est écrit au recto des feuillets, avec une large marge sur la droite comportant de nombreux ajouts de Verne, ainsi que des commentaires au crayon ou à l'encre de la main de Pierre-Jules Hetzel. La majorité de ces commentaires ont été biffés par Jules Verne lui-même à mesure qu'il tenait compte des suggestions de son éditeur ou qu'il les rejetait. Cependant, il ne faut pas assimiler la rature à un refus automatique de la part de Verne de tenir compte des suggestions de son éditeur, car il s'agit d'une méthode de travail qu'il pratiquait depuis longtemps. Malheureusement, ces ratures rendent souvent illisibles les remarques d'Hetzel, mais dans les cas où il est possible d'en déchiffrer des fragments, nous les reproduisons dans nos notes.

Nous savons que Jules Verne corrigeait ses textes sur épreuves, apportant des modifications quelquefois significatives à sa version manuscrite. La

---

<sup>1</sup> Malgré le peu de différences entre les deux textes, Verne écrit à Hetzel dans une lettre du 26 mai 1870 qu'il faut relire avec soin la version publiée en volume car « il est nécessaire que vos livres puissent se donner de confiance presque à tous les âges », et qu'« il ne faut pas pour quelques lignes perdre un public important pour le livre et inquiéter ce public pour le reste » (*Correspondance*, I, 139).



comparaison du manuscrit d'*Une ville flottante* avec le premier texte imprimé du roman dans le *Journal des débats* confirme qu'il a suivi sa démarche habituelle dans ce cas, car les différences sont nombreuses. Un regard sur les éditions ultérieures montre au contraire que le texte s'est très rapidement stabilisé avec sa première publication, et que les variantes d'une édition à l'autre sont d'ordre mineur, méritant assez rarement de retenir notre attention. En revanche, la lecture du manuscrit de Verne présente le plus grand intérêt et permet de suivre de très près la démarche de l'écrivain. Ce précieux document génétique révèle à quel point l'auteur et son éditeur pourchassaient les redites et les redondances, ainsi que les maladresses ou le manque de précision terminologique, et il est évident que ce travail stylistique a continué jusqu'au moment de la publication. Nous donnons dans nos notes les variantes les plus importantes qui se trouvent dans le manuscrit. Dans les notes, nos trois principes de transcription (visant avant tout la simplicité de présentation) sont les suivants :

1. Les *ratures* de Verne sont indiquées par des crochets droits [comme ici] ;
2. Les *ajouts en interligne* sont soulignés ;
3. Les *ajouts dans la marge* sont indiqués par des barres obliques /comme ici/ avant et après le texte ajouté.

Ainsi, par exemple, « Je [montai] m'installai sur le pont » indique que le mot « montai » a été supprimé et que l'alternative « m'installai » a été ajouté en interligne ; ou bien « /Ce géant mérite bien qu'on emploie de tels multiples pour évaluer ses dimensions/ » indique que cette phrase a été entièrement ajoutée dans la marge de droite.

Là où la transcription de tel ou tel mot est incertaine, nous mettons un point d'interrogation entre crochets [?] directement après le mot ou les mots en question. Dans les cas où il a été impossible de déchiffrer un ou plusieurs mots, nous mettons [*mot illisible*] ou [*mots illisibles*] à la place. Lorsqu'une série de mots ou quelques lignes entières sont indéchiffrables (le plus souvent, il s'agit des commentaires en marge d'Hetzel), nous mettons des points de suspension entre crochets, ainsi : [...].

Le lecteur trouvera dans les notes bon nombre de passages de la version manuscrite sans ratures et sans ajouts, c'est-à-dire une version simplement antérieure du texte publié. En comparant la version ultérieure du roman avec les versions précédentes qui se trouvent dans le manuscrit, on pourra ainsi suivre de plus près le cheminement du texte et l'affinement graduel de sa clarté et de sa précision stylistiques. La fréquence des changements est d'ailleurs elle-même une preuve manifeste du soin que mettait Jules Verne à peaufiner son écriture et à trouver le mot juste, et on voit souvent qu'il hésite entre, par exemple, des anglicismes, des mots spécialisés ou techniques, et un usage français plus courant. Ainsi, le choix entre « spardecks », « smoking-rooms », « rouffles » et « dunettes » lui donne visiblement du fil à retordre. Souvent aussi, on le voit changer ou supprimer une série de mots afin d'éviter une redite, quelquefois à

plusieurs lignes de distance ; ailleurs, il élimine ce qui est superflu dans la phrase (« le Niagara venait de nous apparaître dans toute sa splendeur » devient plus simplement « le Niagara venait d'apparaître dans toute sa splendeur ») ; ou bien il supprime un cliché (quand « l'astre du jour » redevient tout bonnement « le soleil ») ; et enfin, dans un certain nombre de cas, il cède aux conseils d'Hetzel et adoucit ou supprime une remarque sur la religion, sur les Anglais, sur les Américains (remplaçant, par exemple, « le premier Américain venu » par « un Yankee que je ne connais pas » quand Hetzel écrit « blessant » dans la marge).

La raison de ce genre de changement est bien évidente, mais le lecteur trouvera sans doute de nombreux cas où les changements et les suppressions sont sans motivation apparente, ou même sans intérêt (pourquoi, par exemple, remplacer « au moment où » par « à l'instant où » quand il n'y a aucun risque de répétition ?) Dans d'autres cas, on pourrait se demander si l'expression définitive n'est pas, du point de vue stylistique, moins réussie que la version primitive (quand, par exemple, la description de Drake « en compagnie de ses flatteurs habituels » est remplacée par « en compagnie de ses compagnons habituels »). Mais la perplexité est sans doute une condition de base de l'examen génétique d'un texte, car on achoppe inévitablement sur des changements qui semblent démentir l'hypothèse de l'amélioration progressive et uniforme vers un état meilleur. Dans de telles circonstances, chercher des explications, ce serait refuser le flou d'un texte à l'état de devenir. Or, c'est justement cet état de tâtonnement textuel dans le manuscrit du roman, ce va-et-vient de l'acte créateur au moment de la rédaction, que nous voulons recapter dans la présente édition.

Précisons que l'édition présente n'a pas pour but de faire une étude génétique totale du texte de Verne. Entre autres, les notes de voyage de Verne prises à bord du *Great Eastern* (dont nous donnons pourtant un échantillon dans l'Annexe B de cette édition, p. 186) restent à exploiter davantage, malgré le travail déjà accompli par Philippe Scheinhardt.<sup>1</sup> L'ambition ici est plus modeste mais plus précise, à savoir de souligner l'intérêt du manuscrit et de faire ressortir plus clairement le soin que Verne apporte au travail du style. Pour le texte principal, notre version de contrôle est celle du *Journal des débats*, mais bien sûr soumise à l'autorité des versions Hetzel ultérieures qui ont pu être revues et corrigées par Verne. Ainsi, nous respectons par exemple l'orthographe variable du mot « miles/milles », souvent régularisée dans les éditions modernes, mais cautionnée aussi bien par la version du *Journal des débats* que par les éditions Hetzel.<sup>2</sup> Dans de très rares cas, par exemple là où une erreur évidente — d'orthographe, de chiffres — s'est glissée dans les versions imprimées pour se

---

<sup>1</sup> Voir la note 3, p. 10, et la Bibliographie : sources manuscrites, p. 28.

<sup>2</sup> Lorsque Verne reproduit les positions du navire telles qu'elles ont été affichées sur le *Great Eastern*, il écrit « miles » à l'anglaise. Au cours de la narration, il orthographie « milles » à la française. Je remercie Jacques Crovisier de m'avoir signalé ce détail important. Les notes de voyage de Verne confirment d'ailleurs que dès le début il écrit systématiquement « miles » dans sa transcription des affiches.

répéter jusqu'aux éditions modernes, nous avons rétabli la version manuscrite du texte (par exemple pour le nom « Cockburn » qui était devenu « Cokburn » dans toutes les éditions du roman).<sup>1</sup>

Dans un cas exceptionnel, au chapitre quatorze, nous avons rétabli intégralement dans notre texte trente-sept lignes rayées du manuscrit (ff<sup>o</sup>41–42) et exclues de toute édition jusqu'ici. Ce passage supprimé à la demande d'Hetzel, dont on arrive à distinguer quelques remarques peu flatteuses dans la marge, contient une anecdote racontée par le docteur Pitferge qui, avec sa faconde habituelle, explique pourquoi il n'a jamais exercé son métier de médecin. Quoiqu'il s'agisse à première vue d'une digression, ce petit texte nous explique l'esprit macabre du docteur Pitferge et sa vision alternative des choses. Il est d'un intérêt manifeste, comme le constate Philippe Scheinhardt qui voit cette exclusion comme un acte de censure radicale de la part d'Hetzel.<sup>2</sup> Le passage en question est important surtout du point de vue du développement de ce chapitre où il est justement question de revenants et de choses inexplicables. En le supprimant, Hetzel a fait un acte d'amputation, et le chapitre quatorze devient en conséquence le plus court du roman. Le passage intégral a été publié pour la première fois par Olivier Dumas dans le *Bulletin de la Société Jules Verne*, 79 (1986), pp. 34–35, mais il méritait également d'être relu dans son contexte d'origine, où nous voyons non seulement sa logique narrative, sa centralité à la conception de l'histoire et du personnage de Pitferge, mais aussi le mouvement et l'énergie qu'il donne au récit.

Les illustrations reproduites dans l'édition présente sont celles de Jules-Descartes Férat (1819–89[?]) qui accompagnaient les premières éditions Hetzel (1871 et 1872). Férat est l'illustrateur d'une dizaine de titres des *Voyages extraordinaires* au cours des années 1870, dont notamment *L'Île mystérieuse* et *Michel Strogoff*. Si les illustrations de 1871–72 sont en noir et en blanc, à partir de 1894 les volumes in-8 illustrés d'*Une ville flottante* et *Les Forceurs de blocus* s'enrichissent de trois illustrations en couleur, deux pour *Une ville flottante* et une pour *Les Forceurs de blocus*. Il ne s'agit pas de nouvelles illustrations, mais de la reproduction polychrome des anciennes illustrations de Férat. Nous reproduisons donc ici, avec les illustrations en noir et blanc, les deux illustrations polychromes qui se rapportent à *Une ville flottante* (pp. 40 et 72). Toutes les illustrations dans notre édition sont accompagnées de la légende qu'elles portent dans les éditions Hetzel.

---

<sup>1</sup> Voir aussi par exemple la note 1, p. 84, qui explique la correction d'une erreur de chiffres concernant la position du navire.

<sup>2</sup> Philippe Scheinhardt, « Jules Verne sous la tutelle d'Hetzel », pp. 83–93. Pour Scheinhardt, « Hetzel n'a pas eu le discernement suffisant qui lui aurait permis de cerner le rôle narratif de cet épisode, dont le jeu fantaisie/fantastique affectueux par l'esthétique hoffmannienne du grotesque semble fournir la stratégie » (p. 92).

## Bibliographie

### *Une ville flottante* : éditions

- Une ville flottante*, in *Le Journal des débats politiques et littéraires* (9–10–11–16–17–18–19–26–27–28–31 août 1871, 2–5–6 septembre 1871) pp. 1–2
- Une ville flottante, suivi des Forceurs de blocus* (Paris : Hetzel, 1871) [édition in-18, 17 juillet]
- Une ville flottante, suivi des Forceurs de blocus*, illustrations de Jules-Descartes Férat (Paris : Hetzel, 1871) [édition in-8, 31 octobre]
- Une ville flottante. Aventures de trois Russes et de trois Anglais dans l'Afrique australe*, illustrations de Jules-Descartes Férat, 2 vols. (Paris : Hetzel, 1872) [édition in-8, 31 octobre]

### Sources manuscrites

- Verne, Jules, « Notes. Great Eastern » (Notes de voyage prises à bord du *Great Eastern*) (Bibliothèque municipale d'Amiens: JV MS 8)
- Verne, Jules, « Le Great-Eastern. Une ville flottante » (Bibliothèque municipale de Nantes : MJV B 97)

### Autres écrits de Jules Verne

- Correspondance inédite de Jules Verne et de Pierre-Jules Hetzel (1863–1886)*, établie par Oliver Dumas, Piero Gondolo della Riva et Volker Dehs, t. I (1863–74) (Genève : Slatkine, 1999)
- Paris au XX<sup>e</sup> siècle* (Paris : Hachette, 1994)
- Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, édition présentée, établie et annotée par William Butcher (Paris : Gallimard, 'folio classique', 2009)
- Voyage à reculons en Angleterre et en Écosse* (Paris : le cherche midi, 1989)
- Zvi Har'El's Jules Verne Collection : Jules Verne Virtual Library  
<http://jv.gilead.org.il/works.html> (consulté le 30 octobre 2010)

### Ouvrages critiques et biographiques

- Barthes, Roland, *Le Degré zéro de l'écriture* (Paris : Seuil, 1953)
- Butcher, William, *Jules Verne : The Definitive Biography* (New York : Thunder's Mouth Press, 2006)
- , *Verne's Journey to the Centre of the Self: Space and Time in the « Voyages extraordinaires »* (Londres : Macmillan, 1990)

- Compère, Daniel, *Jules Verne, parcours d'une œuvre* (Amiens : Encrage, 1996)
- Destombes, Marcel, « Jules Verne et le *Great Eastern*, 1867 », *Bulletin de la Société Jules Verne* 56 (1980), 288–99
- Dumas, Olivier, « Un canular de carabin ou pourquoi le docteur Pitferge n'exerce pas la médecine », *Bulletin de la Société Jules Verne*, 79 (1986), 34–35
- Evans, Arthur B., « The Vehicular Utopias of Jules Verne », in *Transformations of Utopia : Changing Views of the Perfect Society*, éd. George Shusser et al. (New-York : AMS Press, 1999), 99–108
- Lottman, Herbert R., *Jules Verne : An Exploratory Biography* (New York : St Martin's Press, 1996)
- Macherey, Pierre, « Jules Verne, ou le récit en défaut », in *Pour une théorie de la production littéraire* (Paris : Maspero, 1966), 183–275
- Minerva, Nadia, *Jules Verne aux confins de l'utopie* (Paris : L'Harmattan, 2001)
- Scheinhardt, Philippe, « Jules Verne sous la tutelle d'Hetzel. La question de la censure dans le manuscrit d'*Une ville flottante* », in *Genèse, censure, autocensure*, textes réunis par Claire Bustarret et Catherine Viollet (Paris : CNRS Éditions, 2005), 59–95
- , *Jules Verne : génétique et poïétique (1867-1877)* (Lille : Atelier national de reproduction des thèses, 2006)
- Unwin, Timothy, « Vernotopia (utopia, ecotopia, technotopia, heterotopia, retrotopia, textotopia, dystopia) », *Australian Journal of French Studies*, 43 (2006), 333–41
- , « Brunel's *Great Eastern* and the Vernian imagination : the writing of *Une ville flottante* », *Verniana*, 2 (2009–10), 23–46 ([www.verniana.org](http://www.verniana.org))

### Sites internet

- Bibliothèque municipale de Nantes : Collections numérisées  
<http://www.bm.nantes.fr> (consulté le 30 octobre 2010)
- BBC History : The *Great Eastern*  
[http://www.bbc.co.uk/history/british/victorians/seven\\_wonders\\_gallery.shtml](http://www.bbc.co.uk/history/british/victorians/seven_wonders_gallery.shtml)  
 (consulté le 30 octobre 2010)
- Porthcurno Telegraph Museum  
<http://www.porthcurno.org.uk/page.php?id=157> (consulté le 30 octobre 2010)
- The Ships List  
<http://www.theshipslist.com/ships/> (consulté le 30 octobre 2010)
- Une ville flottante* (site de Jacques Crovisier)  
[http://www.lesia.obspm.fr/perso/jacques-crovisier/JV/Verne\\_VF.html](http://www.lesia.obspm.fr/perso/jacques-crovisier/JV/Verne_VF.html)  
 (consulté le 25 février 2011)
- Wikipédia : *Great Eastern*  
[http://fr.wikipedia.org/wiki/Great\\_Eastern](http://fr.wikipedia.org/wiki/Great_Eastern) (consulté le 30 octobre 2010)
- Zvi Har'El's Jules Verne Collection  
<http://jv.gilead.org.il/> (consulté le 30 octobre 2010)

## Chronologie

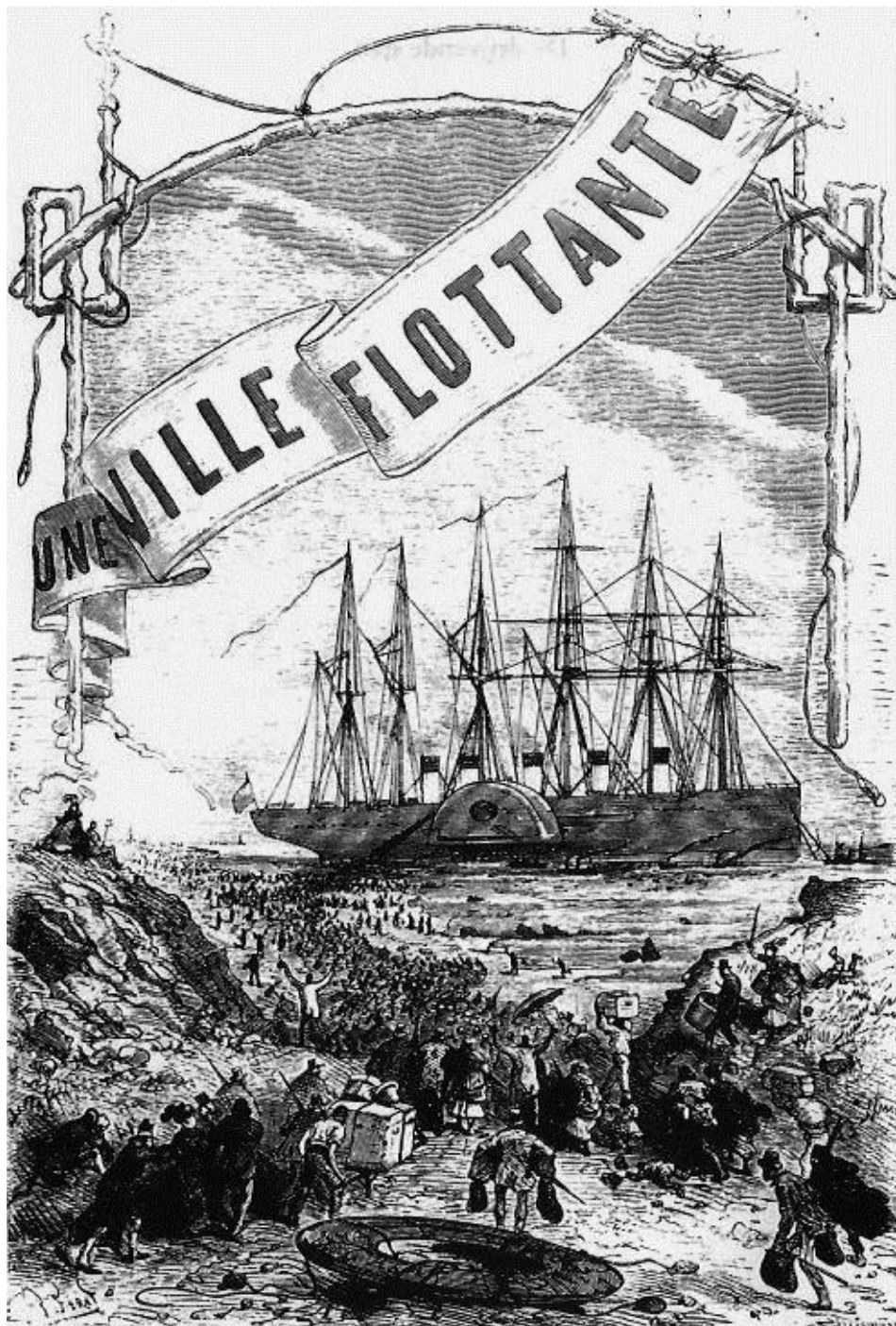
- 1859 Au mois d'août, Jules Verne fait sa première visite à Liverpool accompagné d'Aristide Hignard. Les deux amis passent une nuit dans la ville avant de partir pour l'Écosse. À Londres vers la fin de son voyage, Verne voit pour la première fois le *Great Eastern* (nommé alors le *Leviathan*), et parle de « cette inutile merveille, conçue et exécutée par M. Brunel, l'ingénieur français » (*Voyage à reculons en Angleterre et en Écosse*, p. 222).
- 1867 Le 18 mars, Jules Verne et son frère Paul arrivent à Liverpool pour un voyage transatlantique à bord du *Great Eastern*. Selon les notes de voyage de Verne les deux frères, partis de Paris le 16 mars à midi, ont fait la traversée Dieppe-Newhaven pendant la nuit, et sont arrivés à Londres le matin du 17 vers dix heures. De Londres, le 18, ils ont pris le train de six heures quinze du matin, arrivant vers midi à Liverpool.
- Le 26 mars, après un retard de huit jours, le *Great Eastern* quitte Liverpool.
- Le 9 avril, le *Great Eastern* arrive à New York. Avant de débarquer, Verne évoque dans une lettre à Hetzel son idée de faire un roman sur sa traversée : « J'espère bien peindre tout cela dans *Une traversée à bord du Great-Eastern*, et apprendre au public des choses qu'il faut savoir ».
- Le 16 avril, ayant passé huit jours aux États-Unis, au cours desquels ils ont vu les chutes du Niagara, Verne et son frère repartent de New York à bord du *Great Eastern*.
- Le 26 avril, le *Great Eastern* arrive à Brest.
- 1867–68 Le projet de roman annoncé à Hetzel est pour l'instant suspendu, car Verne continue à travailler sur *Vingt mille lieues sous les mers*, commencé une année auparavant ; il continue également son travail sur la *Géographie illustrée de la France et de ses colonies*, commencé en janvier 1867 ; et vers la fin de 1868 il rédige *Autour de la lune*, seconde partie de *De la terre à la lune* publié en 1865.
- 1869 Le 5 février, Verne écrit à Hetzel qu'il a reçu une proposition de la part de François Buloz, rédacteur en chef de la *Revue des Deux Mondes*, de devenir collaborateur. Il ajoute : « Mais peut-être pourrais-je placer là mes aventures du *Great-Eastern* que j'aurais grand plaisir à publier, et

- pour lesquelles j'ai des notes très complètes ».
- 1869 Première rédaction, de juillet à septembre, d'*Une ville flottante*. Le 14 juillet, Verne annonce à Hetzel qu'il en a fait dix chapitres, et le 5 août, qu'il a presque fini le premier jet. Au mois de septembre, il déclare que le roman est « presque entièrement terminé ».
- 1870 Le 8 janvier, Verne écrit à Hetzel que ses négociations avec la *Revue des Deux Mondes* ont abouti à l'impasse. Refusant d'accepter le prix offert, il retire son manuscrit.
- Le 17 février, il écrit que d'autres journaux, dont le *Gaulois*, ont proposé de publier son texte.
- Le 25 février, il affirme à Hetzel sa préférence de faire publier *Une ville flottante* par un journal, mais il est question aussi de l'imprimer dans le *Magasin d'Éducation et de Récréation* dirigé par Hetzel.
- Le 5 mai, en vue de la publication d'*Une ville flottante* dans le *Journal des débats*, Verne signe une lettre donnant le droit à Hetzel seul « d'autoriser ou de refuser la reproduction de mes livres dans les journaux ».
- Le 9 mai, Verne renvoie à son éditeur deux épreuves corrigées d'*Une ville flottante* : une pour le *Journal des débats*, une autre pour le volume à paraître chez Hetzel.
- Du 9 août au 6 septembre, *Une ville flottante* paraît dans le *Journal des débats*.
- 1872 Le 8 août, six livres de Jules Verne, dont *Une ville flottante*, sont couronnés à la séance de l'Académie française (les autres sont *Cinq semaines en ballon*, *Voyage au centre de la terre*, *Vingt mille lieues sous les mers*, *De la terre à la lune*, et *Autour de la lune*).





# **Une ville flottante**



## I

Le 18 mars 1867, j'arrivais à Liverpool. Le *Great-Eastern* devait partir quelques jours après pour New-York, et je venais prendre passage à son bord. Voyage d'amateur,<sup>1</sup> rien de plus. Une traversée de l'Atlantique sur ce gigantesque bateau me tentait. Par occasion, je comptais visiter le North-Amérique,<sup>2</sup> mais accessoirement. Le *Great-Eastern* d'abord. Le pays célébré par Cooper ensuite. En effet, ce steam-ship est un chef-d'œuvre de construction navale. C'est plus qu'un vaisseau, c'est une ville flottante, un morceau de comté, détaché du sol anglais, qui, après avoir traversé la mer, va se souder au continent américain.<sup>3</sup> Je me figurais cette masse énorme emportée sur les flots, sa lutte contre les vents qu'elle défie, son audace devant la mer impuissante, son indifférence à la lame, sa stabilité au milieu de cet élément qui secoue comme des chaloupes les *Warriors* et les *Solférinos*. Mais mon imagination s'était arrêtée en deçà. Toutes ces choses, je les vis pendant cette traversée, et bien d'autres encore qui ne sont plus du domaine maritime. Si le *Great-Eastern* n'est pas seulement une machine nautique,<sup>4</sup> si c'est un microcosme et s'il emporte un monde<sup>5</sup> avec lui, un observateur ne s'étonnera pas d'y rencontrer, comme sur un plus grand théâtre, tous les instincts, tous les ridicules, toutes les passions des hommes.<sup>6</sup>

En quittant la gare, je me rendis à l'hôtel Adelphi. Le départ du *Great-Eastern* était annoncé pour le 20 mars. Désirant suivre les derniers préparatifs, je fis demander au capitaine Anderson, commandant du steam-ship,<sup>7</sup> la permission de m'installer immédiatement à bord. Il m'y autorisa fort obligeamment.

Le lendemain, je descendis vers les bassins qui forment une double lisière de docks sur les rives de la Mersey. Les ponts tournants me permirent d'atteindre le quai de New-Prince, sorte de radeau mobile<sup>8</sup> qui suit les mouvements de la marée. C'est une place d'embarquement pour les nombreux boats qui font le service de Birkenhead, annexe de Liverpool, située sur la rive gauche de la Mersey.

---

<sup>1</sup> MS f°1 : « Simple voyage d'amateur ».

<sup>2</sup> MS f°1 : « je [visiterais le North-] /comptais visiter le North-/ ».

<sup>3</sup> MS f°1 : « qui traverse la mer et va se souder au continent américain ».

<sup>4</sup> MS f°1 : « une machine [flottante] nautique ».

<sup>5</sup> MS f°1 : « si c'est un microcosme, [et qu'] s'il emporte [tout] un monde avec lui ».

<sup>6</sup> MS f°1 : « toutes les passions [de l'humanité] des hommes ».

<sup>7</sup> MS f°1 : « commandant du paquebot ».

<sup>8</sup> MS f°2 : « me permirent d'atteindre New Prince's Wharf, sorte de quai mobile [flottant] ».

Cette Mersey, comme la Tamise, n'est qu'une insignifiante rivière, indigne du nom de fleuve, bien qu'elle se jette à la mer. C'est une vaste dépression du sol, remplie d'eau, un véritable trou que sa profondeur rend propre à recevoir des navires du plus fort tonnage. Tel le *Great-Eastern*, auquel la plupart des autres ports du monde sont rigoureusement interdits. Grâce à cette disposition naturelle, ces ruisseaux de la Tamise et de la Mersey ont vu se fonder presque à leur embouchure<sup>1</sup> deux immenses villes de commerce, Londres et Liverpool ; de même, et à peu près pour des considérations identiques, Glasgow, sur la rivière Clyde.

À la cale de New-Prince chauffait un tender, petit bateau à vapeur,<sup>2</sup> affecté au service du *Great-Eastern*. Je m'installai sur le pont,<sup>3</sup> déjà encombré d'ouvriers et de manœuvres qui se rendaient à bord du steam-ship.<sup>4</sup> Quand sept heures du matin sonnèrent à la tour Victoria, le tender largua ses amarres, et suivit à grande vitesse le flot montant<sup>5</sup> de la Mersey.

À peine avait-il débordé que j'aperçus sur la cale un jeune homme de grande taille, ayant cette physionomie aristocratique qui distingue l'officier anglais. Je crus reconnaître en lui un de mes amis, capitaine à l'armée des Indes, que je n'avais pas vu depuis plusieurs années. Mais je devais me tromper, car le capitaine Mac Elwin ne pouvait avoir quitté Bombay. Je l'aurais su. D'ailleurs Mac Elwin était un garçon gai, insouciant, un joyeux camarade, et celui-ci, s'il offrait à mes yeux les traits de mon ami, semblait triste et comme accablé d'une secrète douleur. Quoi qu'il en soit, je n'eus pas le temps de l'observer avec plus d'attention, car le tender s'éloignait rapidement, et l'impression fondée sur cette ressemblance s'effaça bientôt de mon esprit.<sup>6</sup>

Le *Great-Eastern* était mouillé à peu près à trois milles en amont, à la hauteur des premières maisons de Liverpool. Du quai de New-Prince, on ne pouvait l'apercevoir.<sup>7</sup> Ce fut au premier tournant de la rivière que j'entrevis sa masse imposante. On eût dit une sorte d'îlot à demi estompé dans les brumes. Il se

---

<sup>1</sup> MS f°2 : « ont vu se /fonder presque à leur embouchure/ [se fonder sur leur cours ces] deux immenses villes ».

<sup>2</sup> MS f°2 : « À la cale [flottante] de New-Prince's chauffait un tender, [sorte de] petit bateau à vapeur ».

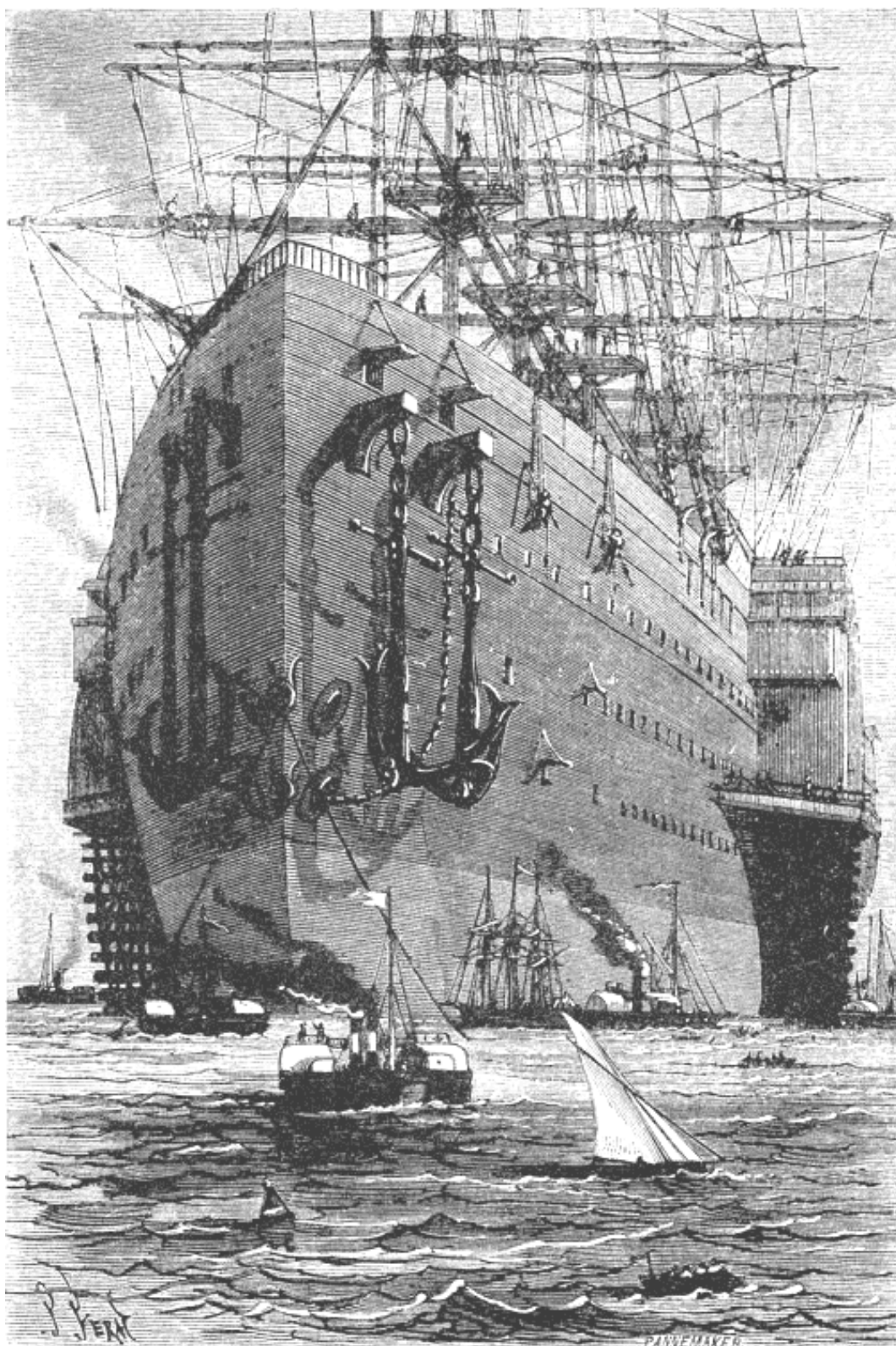
<sup>3</sup> MS f°2 : « Je [montai] m'installai sur le pont [de ce boat] ».

<sup>4</sup> MS f°2 : « à bord du [grand] steamer ».

<sup>5</sup> MS f°2 : « le rapide courant ».

<sup>6</sup> Le paragraphe qu'on vient de lire est, dans son ensemble, le premier ajout majeur dans le manuscrit (f°2). Il est écrit dans la marge de droite, une flèche indiquant l'endroit où il doit être inséré.

<sup>7</sup> MS f°2 : « [De la cale flottante on ne] De New Prince's warf, on ne pouvait l'apercevoir. » En marge, une note d'Hetzel (biffée). Comme dans les cas précédents où Verne a écrit « cale flottante », l'éditeur met en question la justesse de ce terme.



On eût dit une sorte d'îlot. (Page 36)

présentait par l'avant, ayant évité au flot ;<sup>1</sup> mais bientôt le tender prit du tour, et le steam-ship se montra de toute sa longueur.<sup>2</sup> Il me parut ce qu'il était : énorme ! Trois ou quatre « charbonniers », accostés à ses flancs, lui versaient par ses sabords percés au-dessus de la ligne de flottaison leur chargement de houille. Près du *Great-Eastern*, ces trois-mâts ressemblaient à des barques. Leurs cheminées n'atteignaient même pas la première ligne des hublots évidés dans sa coque ; leurs barres de perroquet ne dépassaient pas ses pavois. Le géant aurait pu hisser ces navires sur son portemanteau, en guise de chaloupes à vapeur.

Cependant le tender s'approchait ; il passa sous l'étrave droite du *Great-Eastern*, dont les chaînes se tendaient violemment sous la poussée du flot ; puis, se rangeant à bâbord, il stoppa au bas du vaste escalier qui serpentait sur ses flancs. Dans cette position, le pont du tender<sup>3</sup> affleurait seulement la ligne de flottaison du steam-ship,<sup>4</sup> cette ligne qu'il devait atteindre en pleine charge, et qui émergeait encore de deux mètres.

Cependant les ouvriers débarquaient en hâte<sup>5</sup> et gravissaient ces nombreux étages de marches qui se terminaient à la coupée du navire. Moi, la tête renversée, le corps rejeté en arrière, comme un touriste qui regarde un édifice élevé, je contemplais les roues du *Great-Eastern*.<sup>6</sup>

Vues de côté, ces roues paraissaient maigres, émaciées, bien que la longueur de leurs pales fût de quatre mètres ;<sup>7</sup> mais de face, elles avaient un aspect monumental. Leur élégante armature, la disposition du solide moyeu, point d'appui de tout le système, les étré sillons entrecroisés, destinés à maintenir l'écartement de la triple jante, cette auréole de rayons rouges, ce mécanisme à demi perdu dans l'ombre des larges tambours qui coiffaient l'appareil, tout cet ensemble frappait l'esprit et évoquait l'idée de quelque puissance farouche et mystérieuse.

Avec quelle énergie ces pales de bois, si vigoureusement boulonnées, devaient battre les eaux que le flux brisait en ce moment contre elles ! Quels bouillonnements des nappes liquides, quand ce puissant engin les frappait coup sur coup ! Quels tonnerres engouffrés dans cette caverne des tambours, lorsque le *Great-Eastern* marchait à toute vapeur sous la poussée de ces roues, mesurant

---

<sup>1</sup> MS f°2 : « [Je le voyais] Il se présentait par l'avant, /ayant/ [car il avait] évité [sur] au flot ».

<sup>2</sup> MS f°2 : « et le [gigantesque] steam[boat]-ship [apparut] /se montra/ de toute sa longueur ».

<sup>3</sup> MS f°3 : « Alors, le pont du tender ».

<sup>4</sup> MS f°3 : « la ligne /de flottaison du steam-ship,/ [de flottaison de l'énorme bateau] ».

<sup>5</sup> MS f°3 : « Cependant les ouvriers [du tender] débarquaient en hâte ».

<sup>6</sup> MS f°3 : « comme un touriste qui regarde un [monument] édifice élevé, je contemplais les [énormes] roues du *Great-Eastern* ».

<sup>7</sup> MS f°3 : « Vues de côté, elles paraissaient maigres, [et] émaciées, bien que la longueur de leurs pales [atteignît] fût de quatre mètres ».

cinquante-trois pieds de diamètre et cent soixante-six pieds de circonférence, pesant quatre-vingt-dix tonneaux et donnant onze tours à la minute.<sup>1</sup>

Le tender avait débarqué ses passagers. Je mis le pied sur les marches de fer cannelées, et, quelques instants après, je franchissais la coupée du steam-ship.

## II

Le pont n'était encore qu'un immense chantier livré à une armée de travailleurs. Je ne pouvais me croire à bord d'un navire.<sup>2</sup> Plusieurs milliers d'hommes, ouvriers, gens de l'équipage, mécaniciens, officiers, manœuvres, curieux, se croisaient, se coudoyaient sans se gêner,<sup>3</sup> les uns sur le pont,<sup>4</sup> les autres dans les machines, ceux-ci courant les rouffles, ceux-là éparpillés à travers la mâture, tous dans un pêle-mêle qui échappe à la description. Ici des grues volantes enlevaient d'énormes pièces de fonte ; là, de lourds madriers étaient hissés à l'aide de treuils à vapeur ; au-dessus de la chambre des machines se balançait un cylindre de fer, véritable tronc de métal ; à l'avant, les vergues montaient en gémissant le long des mâts de hune ; à l'arrière se dressait un échafaudage<sup>5</sup> qui cachait sans doute quelque édifice en construction. On bâtissait, on ajustait, on charpentait, on gréait, on peignait au milieu d'un incomparable désordre.

Mes bagages avaient été transbordés. Je demandai le capitaine Anderson. Le commandant n'était pas encore arrivé ;<sup>6</sup> mais un des stewards se chargea de mon installation<sup>7</sup> et fit transporter mes colis dans une des cabines de l'arrière.<sup>8</sup>

« Mon ami, lui dis-je, le départ du *Great-Eastern* était annoncé pour le 20 mars,<sup>9</sup> mais il est impossible que tous ces préparatifs soient terminés en vingt-quatre heures. Savez-vous à quelle époque nous pourrions quitter Liverpool ? »<sup>10</sup>

À cet égard, le steward n'était pas plus avancé que moi. Il me laissa seul. Je résolus alors de visiter tous les trous de cette immense fourmilière, et je commençai ma promenade comme eût fait un touriste dans quelque ville inconnue. Une boue noire – cette boue britannique qui se colle aux pavés des villes anglaises – couvrait le pont du steam-ship. Des ruisseaux fétides serpentaient çà et là. On se serait cru dans un des plus mauvais passages d'Upper-

<sup>1</sup> MS f°3 : « donnant onze tours à la seconde ».

<sup>2</sup> MS f°3 : « me croire [sur] /à bord/ [le pont] d'un navire ».

<sup>3</sup> MS f°3 : « [se gênaient] /sans se gêner/ ».

<sup>4</sup> MS f°3 : « les uns sur les dromes ».

<sup>5</sup> MS f°4 : « un véritable échaffaudage » [sic].

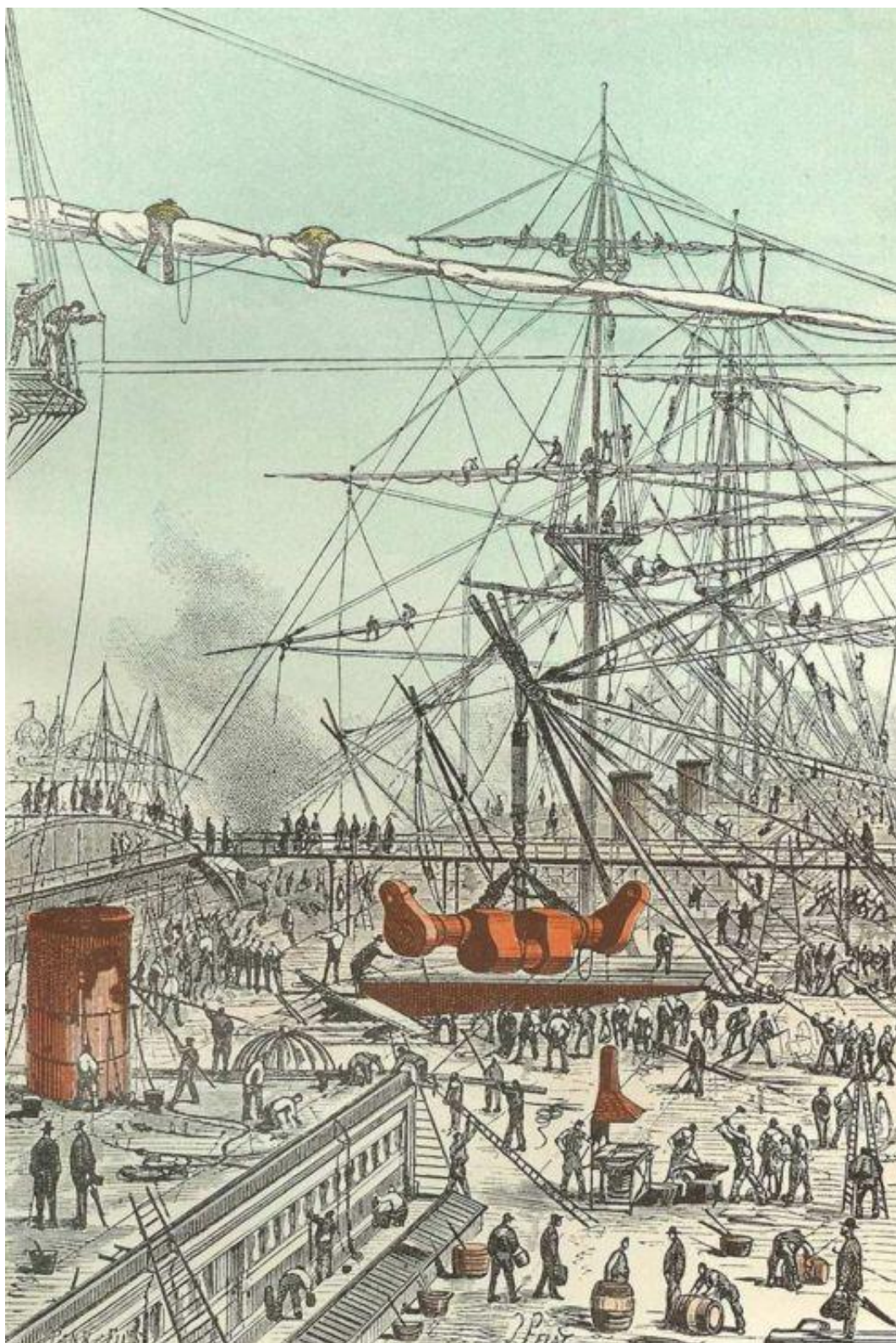
<sup>6</sup> MS f°4 : « Il n'était pas encore arrivé ».

<sup>7</sup> MS f°4 : « un des stewarts [qui était prévenu d'avance] se chargea de mon installation ».

<sup>8</sup> MS f°4 : « de l'avant ».

<sup>9</sup> MS f°4 : « annoncé pour demain ».

<sup>10</sup> MS f°4 : « Savez-vous quand il [sera]/prendra la mer ?/[prêt ?] »



On charpentait, on gréait, on peignait. (Page 39)



Thames street, aux abords du pont de Londres. Je marchai en rasant ces rouffles qui s'allongeaient<sup>1</sup> sur l'arrière du navire. Entre eux et les bastingages, de chaque côté, se dessinaient deux larges rues ou plutôt deux boulevards qu'une foule compacte encombrait.<sup>2</sup> J'arrivai ainsi au centre même du bâtiment, entre les tambours réunis par un double système de passerelles.

Là, s'ouvrait le gouffre<sup>3</sup> destiné à contenir les organes de la machine à roues. J'aperçus alors cet admirable engin de locomotion. Une cinquantaine d'ouvriers étaient répartis sur les claires-voies métalliques du bâtis de fonte, les uns accrochés aux longs pistons inclinés sous des angles divers, les autres suspendus aux bielles, ceux-ci ajustant l'excentrique, ceux-là boulonnant au moyen d'énormes clefs les coussinets des tourillons. Ce tronc de métal qui descendait lentement par l'écouille, c'était un nouvel arbre de couche destiné à transmettre aux roues le mouvement des bielles. De cet abîme sortait<sup>4</sup> un bruit continu, fait de sons aigres et discordants.

Après avoir jeté un rapide coup d'œil sur ces travaux d'ajustage, je repris ma promenade et j'arrivai sur l'avant. Là, des tapissiers achevaient de décorer un assez vaste rouffle désigné sous le nom de « smoking-room », la chambre à fumer, le véritable estaminet de cette ville flottante, magnifique café éclairé par quatorze fenêtres, plafonné blanc et or et lambrissé de panneaux en citronnier. Puis,<sup>5</sup> après avoir traversé une sorte de petite place triangulaire que formait l'avant du pont, j'atteignis l'étrave qui tombait d'aplomb à la surface des eaux.

De ce point extrême, me retournant, j'aperçus, dans une déchirure des brumes, l'arrière du *Great-Eastern* à une distance de plus de deux hectomètres. Ce colosse mérite bien qu'on emploie de tels multiples pour en évaluer les dimensions.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> MS f°4 : « ces rouffles, véritables spardecks, qui s'allongeaient ».

<sup>2</sup> MS f°4 : À la place du mot « encombrait », Hetzel propose « parvenait à peine à encombrer », et il ajoute entre parenthèses « il faut donner l'idée du grand ». Verne biffe d'abord le mot « encombrait », avant de le rétablir.

<sup>3</sup> MS f°4 : « Là, [se creusait le vaste compartiment] s'ouvrait le gouffre ».

<sup>4</sup> MS f°4 : « De cet abîme [creusé à cinquante pieds au dessus de moi] sortait un bruit continu ».

<sup>5</sup> MS ff°4-5 : « Après avoir jeté un rapide coup d'œil [à ces] sur /ces/ travaux d'ajustage, je repris ma promenade et j'/arrivai sur l'avant. Là, des tapissiers achevaient de décorer un assez vaste rouffle/ [arrivai sur l'avant du steamer. En cet endroit, des tapissiers achevaient de décorer un assez vaste rouffle, désigné sous le nom de « smoking-room », la chambre à fumer, en réalité le véritable estaminet de cette ville flottante, puis] /désigné sous le nom de « smoking-room », la chambre à fumer, le véritable estaminet de cette ville flottante, magnifique café éclairé par quatorze fenêtres, plafonné blanc et or et lambrissé de panneaux en citronnier. Puis,/ ».

<sup>6</sup> MS f°5 : « /Ce géant mérite bien qu'on emploie de tels multiples pour évaluer ses dimensions./ »

Je revins en suivant le boulevard de tribord, passant entre les rouffles et les pavois, évitant le choc des poulies qui se balançaient dans les airs et le coup de fouet des manœuvres que la brise cinglait çà et là, me dégageant ici des heurts d'une grue volante, et plus loin des scories enflammées qu'une forge lançait comme un bouquet d'artifices. J'apercevais à peine le sommet des mâts, hauts de deux cents pieds, qui se perdaient dans le brouillard, auquel les tenders de service et les « charbonniers » mêlaient leur fumée noire. Après avoir dépassé la grande écoutille de la machine à roues, je remarquai un « petit hôtel » qui s'élevait sur ma gauche, puis la longue façade latérale d'un palais surmonté d'une terrasse dont on fourbissait les garde-fous.<sup>1</sup> Enfin j'atteignis l'arrière du steam-ship, à l'endroit où s'élevait l'échafaudage que j'ai déjà signalé. Là, entre le dernier rouffle et le vaste caillebotis au-dessus duquel se dressaient les quatre roues du gouvernail, des mécaniciens achevaient d'installer une machine à vapeur. Cette machine se<sup>2</sup> composait de deux cylindres horizontaux et présentait un système de pignons, de leviers, de déclics qui me sembla très compliqué. Je n'en compris pas d'abord la destination, mais il me parut qu'ici, comme partout, les préparatifs étaient loin d'être terminés.

Et maintenant, pourquoi ces retards, pourquoi tant d'aménagements nouveaux à bord du *Great-Eastern*, navire relativement neuf ? C'est ce qu'il faut dire en quelques mots.

Après une vingtaine<sup>3</sup> de traversées entre l'Angleterre et l'Amérique, et dont l'une fut marquée par des accidents très graves, l'exploitation du *Great-Eastern* avait été momentanément abandonnée. Cet immense bateau, disposé pour le transport des voyageurs, ne semblait plus bon à rien et se voyait mis au rebut par la race défiante des passagers d'outre-mer. Lorsque les premières tentatives pour poser le câble sur son plateau télégraphique eurent échoué – insuccès dû en partie à l'insuffisance des navires qui le transportaient –, les ingénieurs songèrent au *Great-Eastern*. Lui seul pouvait emmagasiner à son bord ces trois mille quatre cents kilomètres de fil métallique, pesant quatre mille cinq cents tonnes. Lui seul pouvait, grâce à sa parfaite indifférence à la mer, dérouler et immerger cet immense grelin. Mais pour arrimer ce câble dans les flancs du navire,<sup>4</sup> il fallut des aménagements particuliers. On fit sauter deux chaudières sur six et une cheminée sur trois, appartenant à la machine de l'hélice. À leur place, de vastes récipients furent disposés pour y loger le câble qu'une nappe d'eau préservait des altérations de l'air. Le fil passait ainsi de ces lacs flottants à la mer sans subir le contact des couches atmosphériques.

---

<sup>1</sup> Cette phrase, raturée dans le texte (f°5), est remplacée dans la marge de droite par une phrase identique, sauf à la fin où « les garde-fous » sont remplacés par « les rambardes et les batavioles ».

<sup>2</sup> MS f°5 : « [Elle se] /Cette machine se/ ».

<sup>3</sup> MS f°5 : « [quinzaine] vingtaine ».

<sup>4</sup> MS f°6 : « pour arrimer ce câble /dans ses flancs/ ».

L'opération de la pose du câble s'accomplit avec succès, et, le résultat obtenu, le *Great-Eastern* fut relégué de nouveau dans son coûteux abandon.<sup>1</sup> Survint alors l'Exposition universelle de 1867. Une Compagnie française, dite *Société des Affréteurs du Great-Eastern*, à responsabilité limitée, se fonda au capital de deux millions de francs, dans l'intention d'employer le vaste navire au transport des visiteurs transocéaniques. De là, nécessité de réapproprier le steamship à cette destination, nécessité de combler les récipients et de rétablir les chaudières, nécessité d'agrandir des salons que devaient habiter plusieurs milliers de voyageurs et de construire ces rouffles<sup>2</sup> contenant des salles à manger supplémentaires ; enfin, aménagement de trois mille lits dans les flancs de la gigantesque coque.

Le *Great-Eastern* fut affrété au prix de vingt-cinq mille francs par mois.<sup>3</sup> Deux contrats furent passés avec G. Forrester & Co. de Liverpool : le premier, au prix de cinq cent trente-huit mille sept cent cinquante francs, pour l'établissement des nouvelles chaudières de l'hélice ; le second, au prix de six cent soixante-deux mille cinq cents francs, pour réparations générales et installations du navire.

Avant d'entreprendre ces derniers travaux, le Board of Trade exigea que le navire fût passé sur le gril, afin que sa coque pût être rigoureusement visitée. Cette coûteuse opération faite, une longue déchirure du bordé extérieur fut soigneusement réparée à grands frais. On procéda alors à l'installation des nouvelles chaudières. On dut changer aussi l'arbre moteur des roues, qui avait été faussé pendant le dernier voyage ; cet arbre coudé en son milieu pour recevoir la bielle des pompes fut remplacé par un arbre muni de<sup>4</sup> deux excentriques ce qui assurait la solidité de cette pièce importante sur laquelle porte tout l'effort. Enfin et pour la première fois, le gouvernail allait être mû par la vapeur.

C'est à cette délicate manœuvre que les mécaniciens destinaient la machine qu'ils ajustaient à l'arrière. Le timonier placé sur la passerelle du centre, entre les appareils à signaux des roues et de l'hélice, avait sous les yeux un cadran pourvu d'une aiguille mobile, qui lui donnait à chaque instant la position de sa barre. Pour la modifier, il se contentait d'imprimer un léger mouvement à une petite roue mesurant à peine un pied de diamètre et dressée verticalement à portée de sa main.<sup>5</sup> Aussitôt des valves s'ouvraient ; la vapeur des chaudières se précipitait par de longs tuyaux de conduite dans les deux cylindres de la petite machine ; les pistons se mouvaient avec rapidité, les transmissions agissaient, et le gouvernail obéissait instantanément à ses drosses irrésistiblement entraînées. Si ce système

---

<sup>1</sup> MS f°6 : « le *Great-Eastern* rentra dans son coûteux abandon ».

<sup>2</sup> MS f°6 : « ces [immenses] rouffles ».

<sup>3</sup> MS f°6 : « Le *Great-Eastern* fut affrété à ses propriétaires au prix de vingt-cinq mille francs par mois ». « À ses propriétaires » subsiste dans le *Journal des débats* mais disparaît des éditions Hetzel.

<sup>4</sup> MS f°6 : « un arbre [dans lequel] /muni de/ [on devait fixer] deux excentriques ».

<sup>5</sup> MS f°7 : « un pied de diamètre /, et dressée verticalement à portée de sa main/. »

réussissait, un homme gouvernerait, d'un seul doigt, la masse colossale du *Great-Eastern*.

Pendant cinq jours, les travaux continuèrent avec une activité dévorante. Ces retards nuisaient considérablement à l'entreprise des affréteurs ; mais les entrepreneurs ne pouvaient faire plus. Le départ fut irrévocablement fixé<sup>1</sup> au 26 mars. Le 25, le pont du steam-ship était encore encombré de tout l'outillage supplémentaire.

Enfin pendant cette dernière journée les passavants, les passerelles, les rouffles se dégagèrent peu à peu ; les échafaudages furent démontés ; les grues disparurent ; l'ajustement des machines s'acheva ; les dernières chevilles furent frappées, et les derniers écrous vissés ; les pièces polies se couvrirent d'un enduit blanc qui devait les préserver de l'oxydation pendant le voyage ; les réservoirs d'huile se remplirent ; la dernière plaque reposa enfin sur sa mortaise de métal. Ce jour-là, l'ingénieur en chef fit l'essai des chaudières. Une énorme quantité de vapeur se précipita dans la chambre des machines. Penché sur l'écoutille, enveloppé dans ces chaudes émanations, je ne voyais plus rien ; mais j'entendais les longs pistons gémir à travers leurs boîtes à étoupes, et les gros cylindres<sup>2</sup> osciller avec bruit sur leurs solides tourillons. Un vif bouillonnement se produisait sous les tambours, pendant que les pales frappaient lentement les eaux brumeuses de la Mersey. À l'arrière, l'hélice battait les flots de sa quadruple branche. Les deux machines, entièrement indépendantes l'une de l'autre, étaient prêtes à fonctionner.

Vers cinq heures du soir, une chaloupe à vapeur vint accoster. Elle était destinée au *Great-Eastern*. Sa locomobile fut détachée d'abord et hissée sur le pont au moyen des cabestans. Mais, quant à la chaloupe elle-même, elle ne put être embarquée. Sa coque d'acier était d'un poids tel que les pistolets sur lesquels on avait frappé les palans plièrent sous la charge, effet qui ne se fût pas produit, sans doute, si on les eût soutenus au moyen de balancines. Il fallut donc abandonner cette chaloupe ; mais il restait encore au *Great-Eastern* un chapelet de seize embarcations accrochées à ses portemanteaux.

Ce soir-là, tout fut à peu près terminé. Les boulevards nettoyés n'offraient plus trace de boue ; l'armée des balayeurs avait passé par là. Le chargement était entièrement achevé.<sup>3</sup> Vivres, marchandises, charbon occupaient les cambuses, la cale et les soutes. Cependant, le steamer ne se trouvait pas encore dans ses lignes d'eau et ne tirait pas les neuf mètres réglementaires. C'était un inconvénient pour ses roues, dont les aubes, insuffisamment immergées, devaient nécessairement produire une poussée moindre. Néanmoins, dans ces conditions, on pouvait partir. Je me couchai donc avec l'espoir de prendre la mer le lendemain. Je ne me

---

<sup>1</sup> MS f°7 : « le départ avait été irrévocablement fixé ».

<sup>2</sup> MS f°7 : « les [gigantesques] gros cylindres ». En marge de droite, une remarque d'Hetzel, biffée, signalant apparemment la répétition de « gigantesques ».

<sup>3</sup> MS f°8 : « /Les boulevards nettoyés n'offraient plus trace de boue ; l'armée des balayeurs avait passé par là. Le chargement était entièrement achevé. /» Cet ajout d'Hetzel, dans la marge de droite, est accepté par Verne.

trompais pas. Le 26 mars, au point du jour, je vis flotter au mât de misaine le pavillon américain, au grand mât le pavillon français, et à la corne d'artimon le pavillon d'Angleterre.

### III

En effet, le *Great-Eastern* se préparait à partir. De ses cinq cheminées s'échappaient déjà quelques volutes de fumée noire. Une buée chaude transpirait à travers les puits profonds qui donnaient accès dans les machines. Quelques matelots fourbissaient les quatre gros canons qui devaient saluer Liverpool à notre passage. Des gabiers couraient sur les vergues et dégageaient les manœuvres. On raidissait les haubans sur leurs épais caps de mouton crochés à l'intérieur des bastingages. Vers onze heures, les tapissiers finissaient d'enfoncer leurs derniers clous et les peintres d'étendre leur dernière couche de peinture. Puis tous s'embarquèrent sur le tender qui les attendait. Dès qu'il y eut pression suffisante,<sup>1</sup> la vapeur fut envoyée dans les cylindres de la machine motrice du gouvernail, et les mécaniciens reconnurent que l'ingénieux appareil fonctionnait régulièrement.

Le temps était assez beau. De grandes échappées de soleil se prolongeaient entre les nuages qui se déplaçaient rapidement. À la mer, le vent devait être fort et souffler en grande brise, ce dont se préoccupait assez peu le *Great-Eastern*.

Tous les officiers étaient à bord et répartis sur les divers points du navire, afin de préparer l'appareillage. L'état-major se composait d'un capitaine, d'un second, de deux seconds officiers, de cinq lieutenants, dont un Français, M. H..., et d'un volontaire, Français également.

Le capitaine Anderson<sup>2</sup> est un marin de grande réputation dans le commerce anglais. C'est à lui qu'on doit la pose du câble transatlantique. Il est vrai que s'il réussit là où ses devanciers échouèrent,<sup>3</sup> c'est qu'il opéra dans des conditions bien autrement favorables, ayant le *Great-Eastern* à sa disposition. Quoi qu'il en soit, ce succès lui a mérité<sup>4</sup> le titre de « sir », qui lui a été octroyé par la reine. Je trouvai en lui<sup>5</sup> un commandant fort aimable. C'était un homme de cinquante ans, blond fauve, de ce blond qui maintient sa nuance<sup>6</sup> en dépit du temps et de l'âge, la taille haute, la figure large et souriante, la physionomie calme, l'air bien anglais,

---

<sup>1</sup> MS f°8 : « Dès /qu'il y eut/ [que la] pression [fut] suffisante ».

<sup>2</sup> MS f°9 : Verne écrit d'abord « Le capitaine A... », ajoutant le reste du nom en interligne, en écriture oblique.

<sup>3</sup> MS f°9 : « ont échoué ».

<sup>4</sup> MS f°9 : « lui a [valu] /mérité/ ».

<sup>5</sup> MS f°9 : « Naturellement, je fus appelé à faire sa connaissance, et je trouvai en lui ».

<sup>6</sup> MSf-9 : « un homme de cinquante ans, blond de ce blond qui maintient sa nuance ».

marchant d'un pas<sup>1</sup> tranquille et uniforme, la voix douce, les yeux un peu clignotants, jamais les mains dans les poches, toujours irréprochablement ganté, élégamment vêtu, avec ce signe<sup>2</sup> particulier, le petit bout de son mouchoir blanc sortant de la poche de sa redingote bleue à triple galon d'or.

Le second du navire contrastait singulièrement avec le capitaine Anderson.<sup>3</sup> Il est facile à peindre : un petit homme vif, la peau très hâlée, l'œil un peu injecté, de la barbe noire jusqu'aux yeux, des jambes arquées qui défiaient toutes les surprises du roulis. Marin actif, alerte, fort au courant du détail, il donnait ses ordres<sup>4</sup> d'une voix brève, ordres que répétait le maître d'équipage avec ce rugissement de lion enrhumé qui est particulier à la marine anglaise. Ce second se nommait W... Je crois que c'était un officier de la flotte, détaché, par permission spéciale, à bord du *Great-Eastern*. Enfin, il avait des allures de « loup de mer », et il devait être de l'école de cet amiral français – un brave à toute épreuve – qui, au moment du combat, criait invariablement à ses hommes : « Allons, enfants, ne bronchez pas, car vous savez que j'ai l'habitude de me faire sauter ! »

En dehors de cet état-major, les machines étaient sous le commandement d'un chef-ingénieur, aidé de huit ou dix officiers mécaniciens. Sous ses ordres manœuvrait un bataillon de deux cent cinquante hommes, tant soutiers que chauffeurs ou graisseurs, qui ne quittaient guère les profondeurs du bâtiment.

D'ailleurs, avec dix chaudières ayant dix fourneaux chacune, soit cent feux à conduire, ce bataillon était occupé nuit et jour.

Quant à l'équipage proprement dit du steam-ship, maîtres, quartiers-maîtres, gabiers, timoniers et mousses, il comprenait environ cent hommes. De plus, deux cents stewards étaient affectés au service des passagers.

Tout le monde se trouvait donc à son poste. Le pilote qui devait « sortir » le *Great-Eastern* des passes de la Mersey était à bord depuis la veille. J'aperçus aussi un pilote français, de l'île de Molène, près d'Ouessant, qui devait faire avec nous la traversée de Liverpool à New-York, et, au retour, rentrer le steam-ship dans la rade de Brest.

« Je commence à croire que nous partirons aujourd'hui ? dis-je au lieutenant H...

– Nous n'attendons plus que nos voyageurs, me répondit mon compatriote.<sup>5</sup>

– Sont-ils nombreux ?

– Douze ou treize cents. »<sup>6</sup>

C'était la population d'un gros bourg.

---

<sup>1</sup> MS f°9 : « marchant [toujours] d'un pas ».

<sup>2</sup> MS f°9 : « ce [petit] signe particulier ».

<sup>3</sup> MS f°9 : « Le second contrastait singulièrement avec son capitaine. »

<sup>4</sup> MS f°9 : « C'était un marin actif, alerte, très au courant du détail, donnant ses ordres ».

<sup>5</sup> MS f°10 : « me répondit[-il] /mon compatriote/ ».

<sup>6</sup> MS f°10 : « – [Cinq ou six cents.] Douze ou treize cents. » La correction est de la main d'Hetzel, qui ajoute dans la marge de droite : « /[C'était la population d'un gros bourg.] / » L'observation d'Hetzel a ensuite été insérée dans le texte imprimé.

À onze heures et demie,<sup>1</sup> on signala le tender, encombré de passagers enfouis dans les chambres, accrochés aux passerelles, étendus sur les tambours, juchés sur les montagnes de colis qui surmontaient le pont. C'était, comme je l'appris ensuite,<sup>2</sup> des Californiens, des Canadiens, des Yankees, des Péruviens, des Américains du Sud, des Anglais, des Allemands, et deux ou trois Français. Entre tous se distinguaient le célèbre Cyrus Field, de New-York ; l'honorable John Rose, du Canada ; l'honorable Mac Alpine, de New-York ; Mr. et Mrs. Alfred Cohen, de San-Francisco ; Mr. et Mrs. Whitney, de Montréal ; le capitaine Mac Ph... et sa femme.<sup>3</sup> Parmi les Français se trouvait le fondateur<sup>4</sup> de la *Société des Affréteurs du Great-Eastern*, M. Jules D..., représentant de cette *Telegraph construction and maintenance Company*, qui avait apporté<sup>5</sup> dans l'affaire une contribution de vingt mille livres.

Le tender se rangea au pied de l'escalier de tribord. Alors commença l'interminable ascension des bagages et des passagers, mais sans hâte, sans cris, ainsi que font des gens qui restent tranquillement chez eux. Des Français, eux, auraient cru devoir monter là comme à l'assaut, et se comporter en véritables zouaves.

Dès que chaque passager avait mis le pied sur le pont du steam-ship, son premier soin était de descendre dans les salles à manger et d'y marquer la place de son couvert. Sa carte ou son nom, crayonné sur un bout de papier, suffisait à lui assurer sa prise de possession. D'ailleurs, un lunch était servi en ce moment, et, en quelques instants, toutes les tables furent garnies de convives, qui, lorsqu'ils sont Anglo-Saxons, savent parfaitement combattre<sup>6</sup> à coups de fourchette les ennuis d'une traversée.

J'étais resté sur le pont afin de suivre tous les détails de l'embarquement. À midi et demi, les bagages étaient transbordés. Je vis là, pêle-mêle, mille colis de toutes formes, de toutes grandeurs, des caisses aussi grosses<sup>7</sup> que des wagons, qui pouvaient contenir un mobilier, de petites trousse de voyage d'une élégance parfaite, des sacs aux angles capricieux, et ces malles américaines ou anglaises, si reconnaissables au luxe de leurs courroies, à leur bouclage multiple, à l'éclat de leurs cuivres, à leurs épaisses couvertures de toiles, sur lesquelles se détachaient deux ou trois grandes initiales brossées à travers des découpages de fer-blanc. Bientôt tout ce fouillis eut disparu dans les magasins, j'allais dire dans les gares de l'entrepont, et les derniers manœuvres, porteurs ou guides, redescendirent sur

---

<sup>1</sup> MS f°10 : « [Les préparatifs [mot illisible] enfin,] À onze heures et demie ».

<sup>2</sup> MS f°10 : « comme je l'observai ensuite ».

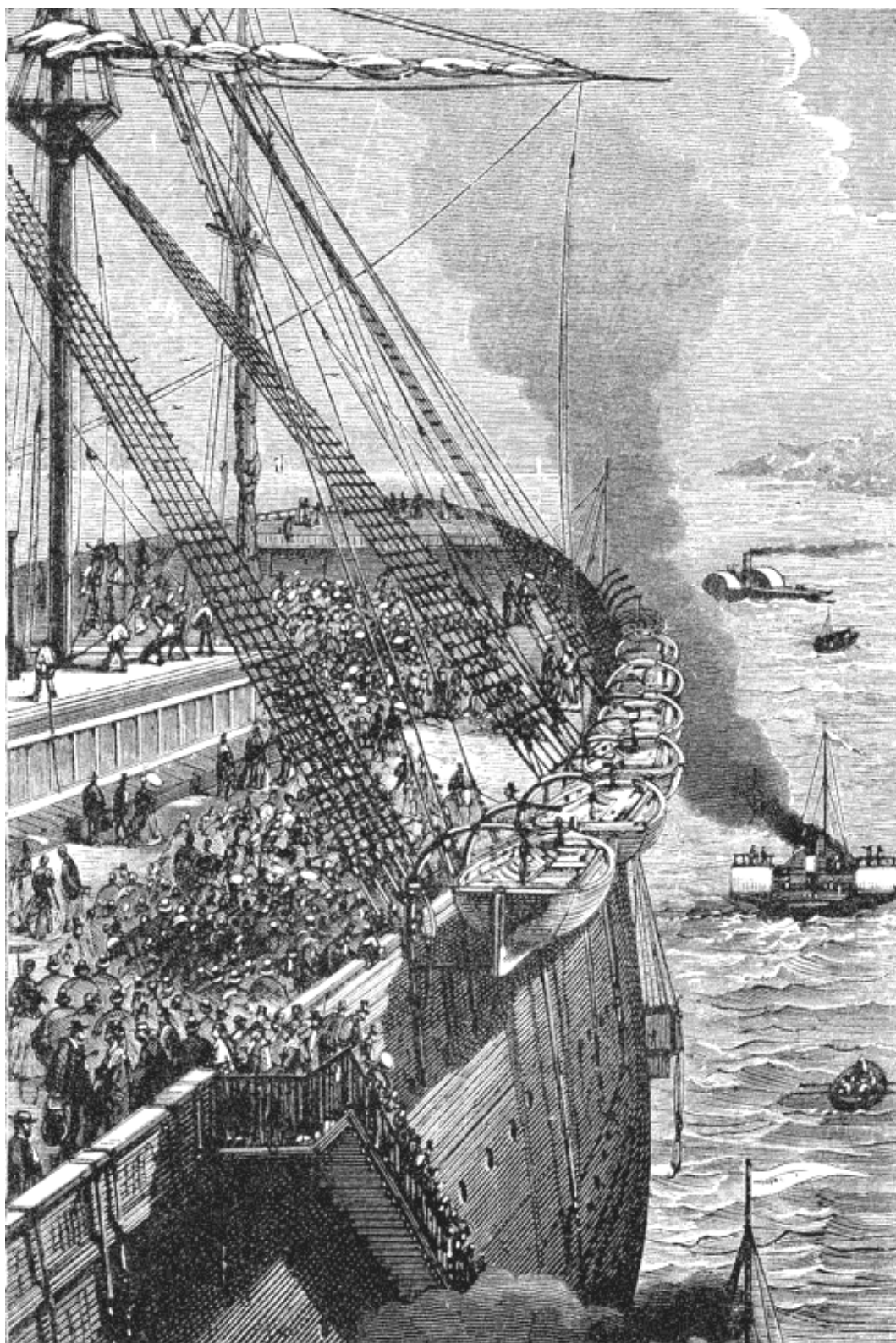
<sup>3</sup> Les notes de voyage de Verne, où cette liste figure dans le même ordre, semblent indiquer le nom « McPherson » pour ce dernier couple.

<sup>4</sup> MS f°10 : « [Le Français, c'était] /Parmi les Français se trouvait/ [le promoteur] le fondateur de la Société française des Affréteurs, Mr. Jules D..., représentant de ».

<sup>5</sup> MS f°10 : « qui apportait ».

<sup>6</sup> MS f°10 : « qui, [pour peu qu'ils soient anglo-saxons,] /lorsqu'ils sont anglo-saxons, savent parfaitement/ combatt[ent]re ».

<sup>7</sup> MS f°11 : « des caisses aussi [vastes] /grosses/ ».



Alors commença l'interminable ascension. (Page 47)



le tender, qui déborda après avoir encrassé les pavois du *Great-Eastern* des scories de sa fumée.<sup>1</sup>

Je retournais vers l'avant, quand soudain je me trouvai en présence de ce jeune homme que j'avais entrevu sur le quai de New-Prince. Il s'arrêta en m'apercevant, et me tendit une main que je serrai aussitôt avec affection.<sup>2</sup>

« Vous, Fabian ! m'écriai-je, vous, ici ?

– Moi-même, cher ami.

– Je ne m'étais donc pas trompé, c'est bien vous que j'ai entrevu, il y a quelques jours, sur la cale de départ ?

– C'est probable, me répondit Fabian, mais je ne vous ai pas aperçu.<sup>3</sup>

– Et vous venez en Amérique ?

– Sans doute ! Un congé de quelques mois, peut-on le mieux passer qu'à courir le monde ?<sup>4</sup>

– Heureux le hasard qui vous a fait choisir le *Great-Eastern* pour cette promenade de touriste.

– Ce n'est point un hasard, mon cher camarade.<sup>5</sup> J'ai lu dans un journal que vous preniez passage à bord du *Great-Eastern*, et, comme nous ne nous étions pas rencontrés depuis quelques années, je suis venu trouver le *Great-Eastern* pour faire la traversée avec vous.

– Vous arrivez de l'Inde ?

– Par le *Godavery*, qui m'a débarqué avant-hier à Liverpool.

– Et vous voyagez, Fabian ?... lui demandai-je en observant sa figure pâle et triste.

– Pour me distraire, si je le puis », répondit, en me pressant la main avec émotion, le capitaine Fabian Mac Elwin.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> MS f°11 : « qui déborda [aussitôt] après avoir encrassé les pavois du *Great-Eastern* des scories de sa fumée [noire] ».

<sup>2</sup> MS f°11 : « Je me dirigeais vers l'avant, quand soudain je me trouvai en présence d'un jeune homme /que j'avais [aperçu] entrevu sur le quai de New-Prince, et en qui j'avais cru reconnaître le capitaine Mac Elwin. C'était lui, en effet !/ [de grande taille, de fière mine, élégamment vêtu, ayant cette physionomie aristocratique qui distingue l'officier anglais.] Il s'arrêta en m'apercevant, et me tendit une main que je serrai [aussitôt] /avec affection/ ».

<sup>3</sup> Ces deux répliques (de « Je ne m'étais donc pas trompé » jusqu'à « je ne vous ai pas aperçu ») sont ajoutées dans la marge droite du manuscrit (f°11).

<sup>4</sup> MS f°11 : « un congé de quelques mois [à occuper] /Peut-on le mieux passer qu'à courir le monde ?/ ».

<sup>5</sup> MS f°11 : « Ce n'est pas un hasard, mon ami, [je désirais vous revoir, après ces quelques années d'absence]. J'ai lu dans un journal ».

<sup>6</sup> MS f°11 : « répondit, en me pressant la main avec [une certaine] émotion, [mon ami] le capitaine [Mac Elwin] Fabian Mac Elwin. »

## IV

Fabian m'avait quitté pour surveiller son installation dans la cabine 73, de la série du grand salon, dont le numéro était porté sur son billet. En ce moment, de grosses volutes de fumée tourbillonnaient à l'orifice des larges cheminées du steam-ship.<sup>1</sup> On entendait frémir la coque des chaudières jusque dans les profondeurs du navire. La vapeur assourdissante fusait par les tuyaux d'échappement et retombait en pluie fine sur le pont. Quelques remous bruyants annonçaient que les machines s'essayaient. L'ingénieur avait de la pression.<sup>2</sup> On pouvait partir.

Il fallut d'abord lever l'ancre. Le flot montait encore, et le *Great-Eastern*, évité sous sa poussée, lui présentait l'avant. Il était donc tout paré pour descendre la rivière.<sup>3</sup> Le capitaine Anderson avait dû choisir ce moment pour appareiller, car la longueur du *Great-Eastern* ne lui permettait pas d'évoluer dans la Mersey.<sup>4</sup> N'étant point entraîné par le jusant, mais, au contraire, refoulant le flot rapide, il était plus maître de son navire et plus certain de manœuvrer habilement au milieu des bâtiments nombreux qui sillonnaient la rivière. Le moindre attouchement de ce colosse eût été désastreux.

Lever l'ancre dans ces conditions exigeait des efforts considérables.<sup>5</sup> En effet, le steam-ship, poussé par le courant, tendait les chaînes sur lesquelles il était affourché. De plus, un vent violent du sud-ouest trouvait prise sur sa masse et joignait son action à celle du flux. Il fallait donc employer de puissants engins pour arracher les ancrs pesantes de leur fond de vase. Un « anchor-boat », sorte de bateau destiné à cette opération, était venu se bosser sur les chaînes ; mais ses cabestans ne suffirent pas et l'on dut se servir des<sup>6</sup> appareils mécaniques que le *Great-Eastern* avait à sa disposition.

À l'avant une machine de la force de soixante-dix chevaux était disposée pour le halage des ancrs. Il suffisait d'envoyer la vapeur des chaudières dans ses cylindres pour obtenir immédiatement une force considérable qu'on pouvait directement appliquer au cabestan sur lequel les chaînes étaient garnies. Ce fut fait. Mais, si puissante qu'elle fût, la machine se trouva insuffisante.<sup>7</sup> Il fallut donc lui venir en aide. Le capitaine Anderson fit mettre les barres et une cinquantaine d'hommes de l'équipage vinrent virer au cabestan.

Le steam-ship commença de venir sur ses ancrs. Mais le travail se faisait lentement ; les maillons cliquetaient non sans peine, dans les écubiers de l'étrave,

---

<sup>1</sup> MS f°11 : « de grosses volutes de [vapeur] fumée tourbillonnaient dans les larges cheminées du steam-ship. »

<sup>2</sup> MS f°12 : « L'ingénieur avait /de/ [fait monter] la pression. »

<sup>3</sup> MS f°12 : « descendre la rivière et n'avait pas besoin d'évoluer sur place. »

<sup>4</sup> MS f°12 : « Le capitaine Anderson agissait judicieusement en choisissant la marée montante pour suivre le chenal. »

<sup>5</sup> MS f°12 : « Lever l'ancre dans ces conditions était une opération difficile. »

<sup>6</sup> MS f°12 : « et [il fallait] l'on dut /se servir des/ [employer les] ». »

<sup>7</sup> MS f°12 : « la machine se montra insuffisante ». »

et, à mon avis, on aurait pu soulager les chaînes en donnant quelques tours de roues de manière à les embraquer plus aisément.<sup>1</sup>

J'étais en ce moment sur la dunette de l'avant,<sup>2</sup> avec un certain nombre de passagers. Nous observions tous les détails de l'opération et les progrès de l'appareillage.<sup>3</sup> Près de moi, un voyageur, impatienté sans doute des lenteurs de la manœuvre haussait fréquemment les épaules, et n'épargnait pas à l'impuissante machine ses moqueries incessantes.<sup>4</sup> C'était un petit homme maigre, nerveux, à mouvements fébriles, dont on voyait à peine les yeux sous le plissement de leurs paupières. Un physionomiste eût reconnu,<sup>5</sup> dès l'abord, que les choses de la vie devaient apparaître par leur côté plaisant à ce philosophe de l'école de Démocrite, dont les muscles zygomatiques, nécessaires à l'action du rire, ne restaient jamais en repos. Au demeurant – je le vis plus tard – un aimable compagnon de voyage.

« Monsieur, me dit-il, jusqu'ici j'avais cru que les machines étaient faites pour aider les hommes, et non les hommes pour aider les machines ! »

J'allais répondre à cette juste observation, quand des cris retentirent.<sup>6</sup> Mon interlocuteur et moi, nous étions précipités vers l'avant.<sup>7</sup> Sans exception, tous les hommes disposés sur les barres avaient été renversés ; les uns se relevaient ; d'autres gisaient sur le pont. Un pignon de la machine ayant cassé, le cabestan avait dérivé irrésistiblement sous la traction effroyable des chaînes. Les hommes, pris à revers, avaient été frappés avec une violence extrême à la tête ou à la poitrine. Dégagées de leurs rabans cassés, les barres, faisant mitraille autour d'elles, venaient de tuer quatre matelots et d'en blesser douze. Parmi ces derniers, le maître d'équipage, un Écossais de Dundee.

On se précipita vers ces malheureux. Les blessés furent conduits<sup>8</sup> au poste des malades, situé à l'arrière. Quant aux quatre morts, on s'occupa de les débarquer immédiatement. D'ailleurs, les Anglo-Saxons ont une telle

---

<sup>1</sup> MS f°12 : « plus aisément [, et je crois qu'un capitaine français n'eût pas manqué d'agir ainsi, mais ces idées-là ne poussent pas dans un cerveau anglais.] » En marge, une remarque d'Hetzel biffée : « /[pourquoi ce chauvinisme qui noircira leur angleterre sans avantage pour la France]/ ».

<sup>2</sup> MS f°12 : « J'étais en ce moment sur le rouffle de la smoking-room ».

<sup>3</sup> MS f°12 : « les progrès du halage ».

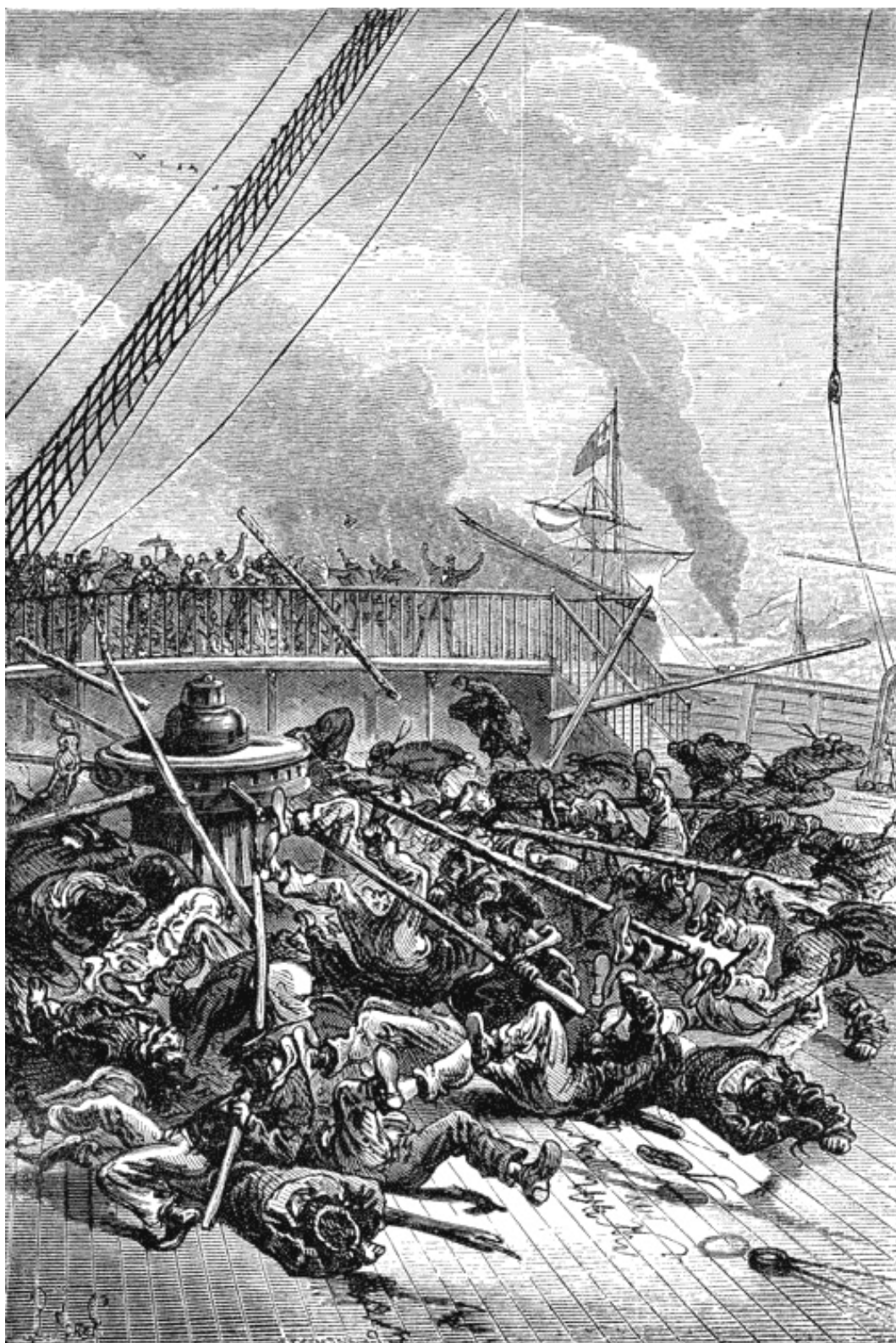
<sup>4</sup> MS f°13 : « et n'épargnait pas à l'impuissante machine les plaisanteries les plus disgracieuses ».

<sup>5</sup> MS f°13 : « La moquerie devait être sa passion dominante, et un physionomiste eût reconnu ».

<sup>6</sup> MS f°13 : « quand des cris retentirent sur l'avant du steamer. »

<sup>7</sup> MS f°13 : « vers la rambarde ».

<sup>8</sup> MS f°13 : « Les blessés, tout en sang, furent conduits ». Cette version est retenue dans le *Journal des débats* mais disparaît des éditions Hetzel.



Tous les hommes disposés sur les barres avaient été renversés. (Page 51)

indifférence<sup>1</sup> pour la vie des gens, que cet événement<sup>2</sup> ne provoqua qu'une médiocre impression à bord. Ces infortunés, tués ou blessés, n'étaient que les dents d'un rouage que l'on pouvait remplacer à peu de frais. On fit le signal de revenir au tender, déjà éloigné. Quelques minutes après, il accostait le navire.

Je me dirigeai vers la coupée. L'escalier n'avait pas encore été relevé.<sup>3</sup> Les quatre cadavres, enveloppés de couvertures, furent descendus et déposés sur le pont du tender. Un des médecins du bord s'embarqua afin de les accompagner jusqu'à Liverpool, avec recommandation de rejoindre ensuite le *Great-Eastern* en toute diligence. Le tender s'éloigna aussitôt, et les matelots allèrent à l'avant laver les plaques de sang qui tachaient le pont.

Je dois dire aussi qu'un passager, légèrement endommagé par un éclat de barre, profita de la circonstance pour s'en retourner par le tender.<sup>4</sup> Il avait déjà assez du *Great-Eastern*.

Cependant, je regardais le petit boat s'éloigner à toute vapeur. Lorsque je me retournai, mon compagnon à figure ironique murmura derrière moi ces paroles :

« Un voyage qui commence bien !

– Bien mal, monsieur, répondis-je. À qui ai-je l'honneur de parler ?

– Au docteur Dean Pitferge. »

## V

L'opération avait été reprise. Avec l'aide de l'anchorboat, les chaînes furent soulagées, et les ancres quittèrent enfin leur fond tenace. Une heure un quart sonnait aux clochers de Birkenhead. Le départ ne pouvait être différé, si l'on tenait à utiliser la marée<sup>5</sup> pour la sortie du steam-ship. Le capitaine et le pilote montèrent sur la passerelle. Un lieutenant se posta près de l'appareil à signaux de l'hélice, un autre près de l'appareil à signaux des aubes.<sup>6</sup> Le timonier se tenait entre eux, près de la petite roue destinée à mouvoir le gouvernail. Par prudence, au cas où la machine à vapeur eût manqué, quatre autres timoniers veillaient à l'arrière, prêts à manœuvrer les grandes roues qui se dressaient sur le caillebotis. Le *Great-Eastern*, faisant tête au courant, était tout évité, et il n'avait plus que le flot à refouler pour descendre la rivière.

---

<sup>1</sup> Dans la marge de droite (f°13), une note d'Hetzel biffée : « /[un tel Stoïcisme, une telle philosophie ou autre chose est-ce qu'indifférence n'est pas trop dure]/ ». Le terme « indifférence » a néanmoins été retenu par Verne.

<sup>2</sup> MS f°13 : « cet événement [déplorable] ».

<sup>3</sup> MS f°13 : « relevé [sur ses palans]. »

<sup>4</sup> MS f°14 : « pour [débarquer] s'en retourner par le tender. »

<sup>5</sup> MS f°14 : « la marée [montante] ».

<sup>6</sup> MS f°14 : « des [roues] aubes ».

L'ordre du départ fut donné. Les pales frappèrent lentement les premières couches d'eau, l'hélice « patouilla » à l'arrière, et l'énorme vaisseau commença à se déplacer.<sup>1</sup>

La plupart des passagers, montés sur la dunette de l'avant, regardaient le double paysage hérissé de cheminées d'usines, que présentaient, à droite, Liverpool, à gauche, Birkenhead. La Mersey, encombrée de navires, les uns mouillés, les autres montant ou descendant, n'offrait à notre steam-ship que de sinueux passages. Mais, sous la main de son pilote, sensible aux moindres volontés de son gouvernail,<sup>2</sup> il se glissait dans les passes étroites, évoluant comme une baleinière sous l'aviron d'un vigoureux timonier. Un instant, je crus que nous allions aborder un trois-mâts qui dérivait le travers au courant,<sup>3</sup> et dont le bout-dehors vint raser la coque du *Great-Eastern* ; mais le choc fut évité ; et quand, du haut des rouffles, je regardai ce navire qui ne jaugeait pas moins de sept ou huit cents tonneaux, il m'apparut comme un de ces petits bateaux que les enfants lancent sur les bassins de Green-Park, ou de la Serpentine-River.

Bientôt le *Great-Eastern* se trouva par le travers des cales d'embarquement de Liverpool.<sup>4</sup> Les quatre canons qui devaient saluer la ville se turent, par respect pour ces morts que le tender débarquait en ce moment. Mais des hurrahs formidables remplacèrent ces détonations qui sont la dernière expression de la politesse nationale.<sup>5</sup> Aussitôt les mains de battre, les bras de s'agiter, les mouchoirs de se déployer avec cet enthousiasme dont les Anglais sont si prodigues au départ de tout navire, ne fût-ce qu'un simple canot qui va faire une promenade en baie. Mais comme on répondait à ces saluts ! Quels échos ils provoquaient sur les quais !<sup>6</sup> Des milliers de curieux couvraient les murs de Liverpool et de Birkenhead. Les boats, chargés de spectateurs, fourmillaient sur la Mersey. Les marins du *Lord Clyde*, navire de guerre, mouillé devant les bassins, s'étaient dispersés sur les hautes vergues et saluaient le géant de leurs acclamations. Du haut des dunettes des vaisseaux ancrés dans la rivière, les

---

<sup>1</sup> MS f°14 : « et l'énorme [machine] vaisseau commença à se [mouvoir] /déplacer/. »

<sup>2</sup> MS f°14 : « aux moindres indications de son gouvernail ».

<sup>3</sup> MS f°14 : « qui dérivait de travers au courant ».

<sup>4</sup> MS f°15 : À côté de ce paragraphe largement sans ratures on trouve une longue remarque d'Hetzel entièrement biffée (donc lisible en partie seulement) : « /[Tout cela est très bien dit très bien raconté. Cela a parfaitement les qualités d'un récit de voyage où l'auteur [quatre mots illisibles] tous les faits qu'il [mot illisible] mais cela satisfait leurs [mot illisible]. Il [deux mots illisibles] dès le commencement [plusieurs mots illisibles]. Si le narrateur suivait quelqu'un, si c'était [mot illisible] qu'un flâneur, s'il avait une raison capable d'intriguer le lecteur dès le début cela vaudrait mieux. [Deux ou trois mots illisibles] homme à trouver son [mot illisible] au commencement [quatre mots illisibles] qui du quai irait au bateau [...] et qui [causerait de lectures] le suivrait ?/ ».

<sup>5</sup> MS f°15 : « de la politesse [moderne] nationale ».

<sup>6</sup> MS f°15 : « sur les wharfs ».

musiques nous envoyaient des harmonies terribles que le bruit des hurrahs ne pouvait couvrir. Les pavillons montaient et descendaient incessamment en l'honneur du *Great-Eastern*. Mais bientôt les cris commencèrent à s'éteindre dans l'éloignement. Notre steam-ship rangea de près le *Tripoli*, un paquebot de la ligne Cunard, affecté au transport des émigrants, et qui, malgré sa jauge de deux mille tonneaux, paraissait n'être qu'une simple barque. Puis, sur les deux rives, les maisons se firent de plus en plus rares. Les fumées cessèrent de noircir le paysage.<sup>1</sup> La campagne trancha sur les murs de briques. Encore quelques longues et uniformes rangées de maisons ouvrières. Enfin des villas apparurent, et sur la rive gauche de la Mersey, de la plate-forme du phare et de l'épaule du bastion, quelques derniers hurrahs nous saluèrent une dernière fois.

À trois heures, le *Great-Eastern* avait franchi les passes de la Mersey, et il donnait dans le canal Saint-Georges. Le vent du sud-ouest soufflait en grande brise. Nos pavillons, rigidement tendus, ne faisaient pas un pli. La mer se gonflait déjà de quelques houles, mais le steam-ship ne les ressentait pas.

Vers quatre heures, le capitaine Anderson fit stopper. Le tender força de vapeur pour nous rejoindre. Il nous ramenait le second médecin du bord. Lorsque le boat eut accosté, on lança une échelle de corde par laquelle ce personnage embarqua, non sans peine. Plus agile que lui,<sup>2</sup> notre pilote s'affala par le même chemin jusqu'à son canot, qui l'attendait, et dont chaque rameur était muni d'une ceinture natatoire en liège. Quelques instants après, il rejoignait une charmante petite goélette qui l'attendait sous le vent.

La route fut aussitôt reprise. Sous la poussée de ses aubes et de son hélice, la vitesse du *Great-Eastern* s'accéléra. Malgré le vent debout, il n'éprouvait ni roulis ni tangage. Bientôt l'ombre couvrit la mer, et la côte du comté de Galles, marquée par la pointe d'Holy-Head, se perdit enfin dans la nuit.

## VI

Le lendemain, 27 mars, le *Great-Eastern* prolongeait par tribord la côte accidentée de l'Irlande. J'avais choisi ma cabine à l'avant sur le premier rang en abord. C'était une petite chambre, bien éclairée par deux larges hublots. Une seconde rangée de cabines la séparait du premier salon de l'avant, de telle sorte que ni le bruit des conversations ni le fracas des pianos, qui ne manquaient pas à bord, n'y pouvaient parvenir.<sup>3</sup> C'était une cabane isolée à l'extrémité d'un faubourg. Un canapé, une couchette, une toilette la meublaient suffisamment.

---

<sup>1</sup> MS f°15 : « cessèrent [d'encrasser] de noircir le paysage ».

<sup>2</sup> MS f°15 : « Plus agilement que lui ».

<sup>3</sup> MS f°16 : « ni le bruit des conversations ni le fracas des pianos [ne s'y faisaient entendre] /qui ne manquaient pas à bord n'y pouvaient parvenir/. » La qualification « qui ne manquaient pas à bord » est de la main d'Hetzel.



Bientôt nous eûmes connaissance de Queen's-Town. (Page 57)



À sept heures du matin, après avoir traversé les deux premières salles, j'arrivai sur le pont. Quelques passagers arpentaient déjà les rouffles.<sup>1</sup> Un roulis presque insensible balançait légèrement le steamer. Le vent cependant soufflait en grande brise, mais la mer, couverte par la côte, ne pouvait se faire. Néanmoins, j'augurais bien de l'indifférence du *Great-Eastern*.

Arrivé sur la dunette de la smoking-room, j'aperçus cette longue étendue de côte, élégamment profilée, à laquelle son éternelle verdure a valu d'être nommée « côte d'émeraude ». Quelques maisons solitaires, le lacet d'une route de douaniers, un panache de vapeur blanche marquant le passage d'un train entre deux collines, un sémaphore isolé faisant des gestes grimaçants aux navires du large, l'animaient çà et là.

Entre la côte et nous, la mer présentait<sup>2</sup> une nuance d'un vert sale, comme une plaque irrégulièrement tachée de sulfate de cuivre. Le vent tendait encore à fraîchir ; quelques embruns volaient<sup>3</sup> comme une poussière ; de nombreux bâtiments, bricks ou goélettes, cherchaient à s'élever de la terre ; des steamers passaient en crachant leur fumée noire ; le *Great-Eastern*, bien qu'il ne fût pas encore animé d'une grande vitesse, les distançait sans peine.

Bientôt nous eûmes connaissance de Queen's-Town, petit port de relâche devant lequel manœuvrait une flottille de pêcheurs. C'est là que tout navire, venant de l'Amérique ou des mers du Sud – bateau à vapeur ou bateau à voiles, transatlantique ou bâtiment de commerce – jette en passant ses sacs à dépêches. Un express, toujours en pression, les emporte à Dublin en quelques heures. Là, un paquebot, toujours fumant, un steamer pur sang, tout en machines, vrai fuseau à roues qui passe au travers des lames, bateau de course autrement utile que *Gladiateur* ou *Fille de l'air*, prend ces lettres, et, traversant le détroit avec une vitesse de dix-huit milles à l'heure, il les dépose à Liverpool. Les dépêches, ainsi entraînées, gagnent un jour sur les plus rapides transatlantiques.

Vers neuf heures, le *Great-Eastern* remonta d'un quart dans l'ouest-nord-ouest, Je venais de descendre sur le pont, lorsque je fus rejoint par le capitaine Mac Elwin. Un de ses amis l'accompagnait, un homme de six pieds, à barbe blonde, dont les longues moustaches, perdues au milieu des favoris, laissaient le menton à découvert, suivant la mode du jour. Ce grand garçon présentait le type de l'officier anglais : il avait la tête haute, mais sans raideur, le regard assuré, les épaules dégagées, aisance et liberté dans sa marche, en un mot tous les symptômes de ce courage si rare qu'on peut appeler le « courage sans colère ». Je ne me trompais pas sur sa profession.

« Mon ami Archibald Corsican, me dit Fabian, comme moi capitaine au 22<sup>e</sup> régiment de l'armée des Indes. »

Ainsi présentés, le capitaine Corsican et moi nous nous saluâmes.

« C'est à peine si nous nous sommes vus hier, mon cher Fabian, dis-je au capitaine Mac Elwin, dont je serrai la main. Nous étions dans le coup de feu du

---

<sup>1</sup> MS f°16 : « arpentaient déjà les spardecks ».

<sup>2</sup> MS f°16 : « la mer encrassée présentait ».

<sup>3</sup> MS f°16 : « quelques ébroussins volaient ».



Le capitaine Corsican et moi nous nous saluâmes. (Page 57)

départ. Je sais seulement que ce n'est point au hasard que je dois de vous rencontrer à bord du *Great-Eastern*. J'avoue que si je suis pour quelque chose dans la décision que vous avez prise...

– Sans doute, mon cher camarade, me répondit Fabian. Le capitaine Corsican et moi, nous arrivions à Liverpool avec l'intention de prendre passage à bord du *China*, de la ligne Cunard, quand nous apprîmes que le *Great-Eastern* allait tenter<sup>1</sup> une nouvelle traversée entre l'Angleterre et l'Amérique : c'était une occasion. J'appris que vous étiez à bord. C'était un plaisir. Nous ne nous étions pas revus depuis trois ans, depuis notre beau voyage dans les États scandinaves. Je n'hésitai pas, et voilà pourquoi le tender nous a déposés hier en votre présence.

– Mon cher Fabian, répondis-je, je crois que ni le capitaine Corsican ni vous ne regretterez votre décision. Une traversée de l'Atlantique sur ce grand bateau ne peut manquer d'être fort intéressante, même pour vous, si peu marins que vous soyez. Il faut avoir vu cela. Mais parlons de vous. Votre dernière lettre – et elle n'a pas six semaines de date – portait le timbre de Bombay. J'avais le droit de vous croire encore à votre régiment.<sup>2</sup>

– Nous y étions, il y a trois semaines,<sup>3</sup> répondit Fabian. Nous y menions cette existence moitié militaire, moitié campagnarde des officiers indiens, pendant laquelle on fait plus de chasses que de razzias. Je vous présente même le capitaine Archibald comme un grand destructeur de tigres. C'est la terreur des jungles.<sup>4</sup> Cependant, bien que nous soyons garçons et sans famille, l'envie nous a pris de laisser un peu de repos à ces pauvres carnassiers de la péninsule, et de venir respirer quelques molécules de l'air européen. Nous avons obtenu un congé d'un an, et aussitôt, par la Mer Rouge, par Suez, par la France, nous sommes arrivés avec la rapidité d'un express dans notre vieille Angleterre.<sup>5</sup>

– Notre vieille Angleterre ! répondit en souriant le capitaine Corsican, nous n'y sommes déjà plus, Fabian. C'est un navire anglais qui nous emporte, mais il est affrété par une compagnie française et il nous conduit<sup>6</sup> en Amérique. Trois pavillons différents flottent sur notre tête et prouvent que nous foulons du pied un sol franco-anglo-américain.

– Qu'importe ! répondit Fabian, dont le front se rida un instant sous une impression douloureuse, qu'importe pourvu que notre congé se passe ! Il nous faut du mouvement. C'est la vie. Il est si bon d'oublier le passé, et de tuer le présent par le renouvellement des choses autour de soi ! Dans quelques jours, nous serons à New-York, où j'embrasserai ma sœur et ses enfants que je n'ai pas

---

<sup>1</sup> MS f°17 : « et nous ignorions que le *Great-Eastern* dut tenter ».

<sup>2</sup> MS f°17 : « à votre régiment [dans les Indes]. »

<sup>3</sup> MS f°17 : « Nous y étions encore, il y a trois semaines ».

<sup>4</sup> MS f°18 : « un grand destructeur de tigres, la terreur des jungles ».

<sup>5</sup> MS f°18 : « nous sommes arrivés [dans notre vieille Angleterre] avec la rapidité d'un express dans notre vieille Angleterre ».

<sup>6</sup> MS f°18 : « il nous [emporte] conduit ».

vus depuis plusieurs années. Puis nous visiterons les Grands Lacs.<sup>1</sup> Nous redescendrons le Mississippi jusqu'à La Nouvelle-Orléans. Nous ferons une battue sur l'Amazone. De l'Amérique nous sauterons en Afrique, où les lions et les éléphants se sont donné rendez-vous au Cap, pour fêter l'arrivée du capitaine Corsican, et de là, nous reviendrons imposer<sup>2</sup> aux Cipayes les volontés de la métropole ! »

Fabian parlait avec une volubilité nerveuse, et sa poitrine se gonflait de soupirs.<sup>3</sup> Il y avait dans sa vie un malheur que j'ignorais encore, et que ses lettres mêmes ne m'avaient pas laissé pressentir. Archibald Corsican<sup>4</sup> me parut être au courant de cette situation. Il montrait une très vive amitié pour Fabian, plus jeune que lui de quelques années. Il semblait être le frère aîné de Mac Elwin, ce grand capitaine anglais, dont le dévouement fraternel pouvait être porté jusqu'à l'héroïsme.<sup>5</sup>

En ce moment notre conversation fut interrompue. La trompette retentit à bord. C'était un steward joufflu qui annonçait, un quart d'heure d'avance, le lunch de midi et demi. Quatre fois par jour, à la grande satisfaction des passagers, ce rauque cornet résonnait ainsi : à huit heures et demie pour le déjeuner, à midi et demi pour le lunch, à quatre heures pour le dîner, à sept heures et demie pour le thé. En peu d'instant les longs boulevards furent déserts,<sup>6</sup> et bientôt tous les convives étaient attablés dans les vastes salons,<sup>7</sup> où je parvins à me placer près de Fabian et du capitaine Corsican.

Quatre rangs de tables meublaient ces salles à manger. Au-dessus, les verres et les bouteilles, disposées sur leurs planchettes de roulis, gardaient une immobilité et une perpendicularité parfaites. Le steam-ship ne ressentait

---

<sup>1</sup> MS f°18 : « à New-York /où j'embrasserai ma sœur et ses enfants que je n'ai pas vus depuis plusieurs années/ ; nous visiterons les grands lacs. »

<sup>2</sup> MS f°18 : « nous reviendrons [aux Indes pour] imposer ».

<sup>3</sup> MS f°18 : « Fabian parlait avec une volubilité nerveuse[. Cet homme souffrait.] /, et sa poitrine se gonflait de soupirs./ »

<sup>4</sup> MS f°18 : « [Le capitaine] Archibald Corsican ».

<sup>5</sup> MS f°18 : « Il montrait une très vive amitié pour Fabian, plus jeune que lui de quelques années. C'était un frère aîné, ce grand capitaine anglais, [et] dont le dévouement fraternel pouvait être porté jusqu'à l'héroïsme. [En regardant Fabian avec attention, je le trouvai changé. Ses joues, un peu pâles, se creusaient. Sa poitrine se gonflait de soupirs.

« N'êtes-vous pas heureux, Fabian ? lui demandai-je, presque malgré moi.

– Moi ! me répondit-il gravement, je suis heureux, très heureux... mais à ma façon. »]

En marge de ce passage supprimé, on trouve une remarque d'Hetzel au crayon, illisible et entièrement biffée.

<sup>6</sup> MS f°19 : « les longs boulevards furent désertés par les promeneurs ».

<sup>7</sup> MS f°19 : « tous les convives étaient attablés dans les vastes « dinings-rooms » [sic] ».

aucunement<sup>1</sup> les ondulations de la houle. Les convives, hommes, femmes ou enfants, pouvaient luncher sans crainte. Les plats, finement préparés, circulaient. De nombreux stewards s'empressaient à servir. À la demande de chacun, mentionnée sur une petite carte *ad hoc*, ils fournissaient les vins, liqueurs ou ales, qui faisaient l'objet d'un compte à part. Entre tous, les Californiens se distinguaient par leur aptitude à boire du champagne.<sup>2</sup> Il y avait là, près de son mari, ancien douanier, une blanchisseuse enrichie dans les lavages de San Francisco, qui buvait du Clicquot à trois dollars la bouteille. Deux ou trois jeunes miss, frêles et pâles, dévoraient des tranches de bœuf saignant.<sup>3</sup> De longues mistress, à défenses d'ivoire, vidaient dans leurs petits verres le contenu d'un œuf à la coque.<sup>4</sup> D'autres dégustaient avec une évidente satisfaction les tartes à la rhubarbe ou les céleris crus du dessert. Enfin, chacun fonctionnait avec entrain.<sup>5</sup> On se serait cru dans un restaurant des boulevards, en plein Paris, non en plein Océan.<sup>6</sup>

Le lunch terminé, les rouffles se peuplèrent<sup>7</sup> de nouveau. Les gens se saluaient au passage ou s'abordaient comme des promeneurs d'Hyde-Park.<sup>8</sup> Les enfants jouaient, couraient, lançaient leurs ballons, poussaient leurs cerceaux, ainsi qu'ils l'eussent fait sur le sable des Tuileries. La plupart des hommes fumaient en se promenant. Les dames, assises sur des pliants, travaillaient, lisaient ou causaient ensemble. Les gouvernantes et les bonnes surveillaient les bébés. Quelques gros Américains pansus se balançaient sur leurs chaises à bascule.<sup>9</sup> Les officiers du bord allaient et venaient, les uns faisant leur quart sur les passerelles et surveillant le compas, les autres répondant aux questions souvent ridicules des passagers. On entendait aussi, à travers les accalmies de la brise, les sons d'un orgue placé dans le grand rouffle de l'arrière, et les accords de deux ou trois pianos de Pleyel qui se faisaient une déplorable concurrence dans les salons inférieurs.

---

<sup>1</sup> MS f°19 : « le steam-ship ne subissait aucunement ». Le verbe « subissait » est retenue pour le *Journal des débats* avant de céder la place à « ressentait » dans les éditions Hetzel.

<sup>2</sup> MS f°19 : « leur aptitude à [sabler le] boire du champagne ». En marge, Hetzel écrit : « [/Non, je ne vous laisserai pas dire sabler, qu'un personnage [deux mots illisibles] humeur le dise, non l'auteur]/. »

<sup>3</sup> MS f°19 : « des [quartiers] tranches de bœufs saignants ».

<sup>4</sup> MS f°19 : « d'un œuf à la coque [, et l'avalait à même]. »

<sup>5</sup> MS f°19 : « Enfin, chacun fonctionnait [Enfin, chacun fonctionnait comme si la trompette du jugement dernier allait retentir à la fin du repas] avec entrain. » En marge, une objection d'Hetzel où l'on distingue les deux premiers mots : « /[Mais Sapristi]... »/.

<sup>6</sup> MS f°19 : « en pleine terre, non en plein océan ».

<sup>7</sup> MS f°19 : « les [boulevards] spardecks se peuplèrent ».

<sup>8</sup> MS f°19 : « Hyde-Park [ou des Champs-Élysées]. »

<sup>9</sup> MS f°19 : « se balançaient sur leurs « rockings-chairs » [sic]. »

Vers trois heures, de bruyants hurrahs éclatèrent. Les passagers envahirent les dunettes.<sup>1</sup> Le *Great-Eastern* rangeait à deux encablures un paquebot qu'il avait gagné main sur main. C'était le *Propontis*, faisant route sur New-York, qui salua le géant des mers en passant, et le géant des mers lui rendit son salut.

À quatre heures et demie, la terre était toujours en vue et nous restait à trois milles sur tribord. On la voyait à peine à travers les embruns d'un grain qui s'était subitement déclaré. Bientôt un feu apparut. C'était le phare de Fastenet, placé sur un roc isolé, et la nuit ne tarda pas à se faire, pendant laquelle nous devions doubler le cap Clear, dernière pointe avancée de la côte d'Irlande.

## VII

J'ai dit que<sup>2</sup> la longueur du *Great-Eastern* dépassait deux hectomètres.<sup>3</sup> Pour les esprits friands de comparaison, je dirai qu'il est d'un tiers plus long que le pont des Arts. Il n'aurait donc pu évoluer dans la Seine. D'ailleurs, vu son tirant d'eau, il n'y flotterait pas plus que ne flotte le pont des Arts.<sup>4</sup> En réalité, ce steam-ship mesure deux cent sept mètres cinquante à la ligne de flottaison entre ses perpendiculaires. Il a deux cent dix mètres vingt-cinq sur le pont supérieur de tête en tête, c'est-à-dire que sa longueur est double de celle des plus grands paquebots transatlantiques.<sup>5</sup> Sa largeur est de vingt-cinq mètres trente à son maître-couple et de trente-six mètres soixante-cinq en dehors des tambours.

La coque du *Great-Eastern* est à l'épreuve des plus formidables coups de mer. Elle est double et se compose d'une agrégation de cellules disposées entre bord et serre, qui ont quatre-vingt-six centimètres de hauteur. De plus, treize

---

<sup>1</sup> MS f°19 : « envahirent les [spardecks] rouffles ».

<sup>2</sup> MS f°20 : Un paragraphe précédent au début de ce septième chapitre est entièrement supprimé à la demande d'Hetzel. Verne avait écrit : « [Un romancier ne manquerait pas de décrire rue par rue la petite ville ou le village où se passent les événements qu'il met en scène. Trente lignes ne seront peut-être pas inutiles si elles donnent une idée exacte de la configuration intérieure et extérieure du *Great-Eastern*. Puisqu'il est encore si tranquille, nous pouvons le visiter aisément.] » Au début de la note marginale d'Hetzel au crayon, on distingue : « / [Mais vous l'avez décrit...] / ».

<sup>3</sup> MS f°20 : « J'ai [déjà] dit que la longueur du *Great-Eastern* dépassait deux hectomètres. [Un navire pour lequel on a le droit d'employer ces multiples est déjà un grand navire.] »

<sup>4</sup> MS f°20 : « je dirai qu'il est un tiers plus long que le pont des Arts. De là, impossibilité pour lui d'évoluer dans [la Seine. D'ailleurs, il n'y flotterait pas plus que le Pont des Arts lui-même] / la Seine. D'ailleurs, vu son tirant d'eau, il n'y flotterait pas plus que le Pont des arts lui-même./ »

<sup>5</sup> MS f°20 : « c'est à dire qu'il est près de moitié plus long que les plus grands paquebots transatlantiques ».

compartiments, séparés par des cloisons étanches, accroissent sa sécurité au point de vue<sup>1</sup> de la voie d'eau et de l'incendie. Dix mille tonnes de fer ont été employées à la construction de cette coque, et trois millions de rivets, rabattus à chaud, assurent le parfait assemblage des plaques de son bordé.

Le *Great-Eastern* déplace vingt-huit mille cinq cents tonnes, quand il tire trente pieds d'eau. Lège, il ne cale que six mètres dix. Il peut transporter dix mille passagers.<sup>2</sup> Des trois cent soixante-treize chefs-lieux d'arrondissement de la France,<sup>3</sup> deux cent soixante-quatorze sont moins peuplés que ne le serait cette sous-préfecture flottante avec son maximum de passagers.

Les lignes du *Great-Eastern* sont très allongées. Son étrave droite est percée d'écubiers par lesquels filent les chaînes des ancres. Son avant, très pincé, ne présentant ni creux ni bosses, est fort réussi. Son arrière rond tombe un peu et dépare l'ensemble.

De son pont s'élèvent<sup>4</sup> six mâts et cinq cheminées. Les trois premiers mâts sur l'avant sont le « fore-gigger » et le « fore-mast », tous deux mâts de misaines, et le « main-mast », ou grand mât. Les trois derniers sur l'arrière sont appelés « after-main-mast », « mizenne-mast » et « after-gigger ». Le « fore-mast » et le « main-mast » portent des goélettes, des huniers et des perroquets. Les quatre autres mâts ne sont grésés que de voiles en pointe ; le tout formant cinq mille quatre cents mètres carrés de surface de voilure, en bonne toile de la fabrique royale d'Édimbourg. Sur les vastes hunes du second et du troisième mât, une compagnie de soldats pourrait manœuvrer à l'aise. De ces six mâts, maintenus par des haubans et des galhaubans métalliques, le second, le troisième et le quatrième sont faits de tôles boulonnées, véritables chefs-d'œuvre de chaudronnerie. À l'étambrai, ils mesurent un mètre dix de diamètre, et le plus grand, le « main-mast », s'élève à une hauteur de deux cent sept pieds français, qui est supérieure à celle des tours de Notre-Dame.

Quant aux cheminées, deux en avant des tambours desservent la machine à aubes, trois en arrière desservent la machine à hélice ; ce sont d'énormes cylindres,<sup>5</sup> hauts de trente mètres cinquante, maintenus par des chaînes frappées sur les rouffles.

À l'intérieur du *Great-Eastern*, l'aménagement de sa vaste coque a été judicieusement compris. L'avant renferme les buanderies à vapeur et le poste de l'équipage. Viennent ensuite un salon de dames et un grand salon décoré de lustres, de lampes à roulis, de peintures recouvertes de glaces. Ces magnifiques pièces reçoivent le jour à travers des claires-voies latérales, supportées sur

---

<sup>1</sup> MS f°20 : « au double point de vue ».

<sup>2</sup> Verne fait une rare erreur ici. Le *Great Eastern* ne pouvait transporter que quatre mille passagers.

<sup>3</sup> MS f°20 : « Sur les [deux ou] trois cent soixante-treize préfectures de la France ».

<sup>4</sup> MS f°21 : « De son pont [Du pont de ce gigantesque steam-ship] s'élèvent ».

<sup>5</sup> MS f°21 : « Quant aux cheminées, – deux en avant des tambours desservant la machine à aubes, trois en arrière desservant la machine à hélice, – ce sont d'énormes cylindres ».

d'élégantes colonnettes dorées, et elles communiquent avec le pont supérieur par de larges escaliers à marches métalliques et à rampes d'acajou. En abord sont disposés quatre rangs de cabines que sépare un couloir,<sup>1</sup> les unes communiquant par un palier, les autres placées à l'étage inférieur, auxquelles donne accès un escalier spécial. Sur l'arrière, les trois vastes « dining-rooms » présentaient la même disposition pour les cabines. Des salons de l'avant à ceux de l'arrière, on passait en suivant une coursive dallée qui contourne la machine des roues entre ses parois de tôle et les offices du bord.<sup>2</sup>

Les machines du *Great-Eastern* sont justement considérées comme des chefs-d'œuvre – j'allais dire des chefs-d'œuvre d'horlogerie. Rien de plus étonnant que de voir ces énormes rouages fonctionner avec la précision et la douceur d'une montre. La puissance nominale de la machine à aubes est de mille chevaux. Cette machine se compose de quatre cylindres oscillants, d'un diamètre de deux mètres vingt-six, accouplés par paires, et développant quatre mètres vingt-sept de course au moyen de leurs pistons directement articulés sur les bielles. La pression moyenne est<sup>3</sup> de vingt livres par pouce, environ un kilogramme soixante-seize par centimètre carré, soit une atmosphère deux tiers. La surface de chauffe des quatre chaudières réunies est de sept cent quatre-vingts mètres carrés. Cet « engine-paddle » marche avec un calme majestueux ; son excentrique, entraîné par l'arbre de couche, semble s'enlever comme un ballon dans l'air. Il peut donner douze tours de roues par minute, et contraste singulièrement avec la machine de l'hélice, plus rapide, plus rageuse, qui s'emporte sous la poussée de ses seize cents chevaux-vapeur.

Cet « engine-screw » compte quatre cylindres fixes disposés horizontalement. Ils se font tête deux par deux, et leurs pistons, dont la course est de un mètre vingt-quatre, agissent directement sur l'arbre de l'hélice. Sous la pression produite par ses six chaudières, dont la surface de chauffe est de onze cent soixante-quinze mètres carrés, l'hélice, pesant soixante tonneaux, peut donner jusqu'à quarante-huit révolutions par minute ; mais alors, haletante, pressée, éperdue, cette machine vertigineuse s'emporte, et ses longs cylindres semblent s'attaquer à coups de piston, comme d'énormes ragots à coups de défense.

Indépendamment de ces deux appareils, le *Great-Eastern* possède encore six autres machines auxiliaires pour l'alimentation, les mises en train et les cabestans. La vapeur, on le voit, joue à bord un rôle important dans toutes les manœuvres.

Tel est ce steam-ship sans pareil et reconnaissable entre tous.<sup>4</sup> Ce qui

---

<sup>1</sup> MS f°21 : « [deux] quatre rangs de cabines /que/ sépar[ées par]e un couloir ».

<sup>2</sup> On remarquera le passage inadvertant dans ces deux dernières phrases au temps imparfait (« présentaient », « passait »), sans doute parce que Jules Verne ajoute un détail d'après son propre souvenir du *Great Eastern*.

<sup>3</sup> MS f°22 : « La pression moyenne obtenue est ».

<sup>4</sup> MS f°22 : « Tel est [donc] ce steam-ship sans pareil /et reconnaissable entre tous/ [reconnaissable entre tous qui n'est jamais obligé] /qui [quand il navigue n'a



n'empêcha pas un capitaine français de porter un jour cette mention naïve sur son livret de bord : « Rencontré navire à six mâts et cinq cheminées. Supposé *Great-Eastern*. »

## VIII

La nuit du mercredi au jeudi fut assez mauvaise. Mon cadre s'agita extraordinairement, et je dus m'accoter des genoux et des coudes contre sa planche de roulis. Sacs et valises allaient et venaient dans ma cabine. Un tumulte insolite emplissait le salon voisin, au milieu duquel deux ou trois cents colis, provisoirement déposés, roulaient d'un bord à l'autre, heurtant avec fracas les bancs et les tables. Les portes battaient, les ais craquaient, les cloisons poussaient ces gémissements particuliers au bois de sape, les verres et les bouteilles s'entrechoquaient dans leurs suspensions mobiles, et des cataractes de vaisselles se précipitaient sur le plancher des offices. J'entendais aussi les ronflements irréguliers de l'hélice et le battement des roues qui, alternativement émergées, frappaient l'air de leurs palettes. À tous ces symptômes, je compris que le vent avait fraîchi et que le steam-ship ne restait plus indifférent aux lames du large qui le prenaient par le travers.

À six heures du matin, après une nuit sans sommeil, je me levai. Cramponné d'une main à mon cadre, de l'autre je m'habillai tant bien que mal. Mais, sans point d'appui, je n'aurais pu tenir debout, et je dus lutter sérieusement<sup>1</sup> avec mon paletot pour l'endosser. Puis je quittai ma cabine, je traversai le salon, m'aidant des pieds et des mains, au milieu de cette houle de colis. Je montai l'escalier sur les genoux comme un paysan romain qui gravit les degrés de la *Scala santa*<sup>2</sup> de Ponce-Pilate, et enfin j'arrivai sur le pont, où je m'accrochai vigoureusement à un taquet de tournage.

Plus de terre en vue. Le cap Clear avait été doublé dans la nuit. Autour de nous cette vaste circonférence tracée par la ligne d'eau sur le fond du ciel. La mer, couleur d'ardoise, se gonflait en longues lames qui ne déferlaient pas. Le *Great-Eastern*, pris par le travers, et qu'aucune voile n'appuyait, roulait effroyablement. Ses mâts, comme de longues pointes de compas, décrivaient dans l'air d'immenses arcs de cercle. Le tangage était peu sensible, j'en conviens, mais le roulis était insoutenable. Impossible de se tenir debout. L'officier de quart, cramponné à la passerelle, semblait balancé dans une escarpolette.<sup>3</sup>

---

pas besoin] [n'est jamais obligé]/ [d'envoyer son numéro pour se faire reconnaître entre tous]. »

<sup>1</sup> MS f°23 : « et [j'eus] je dus subir une lutte sérieuse [à subir] ». »

<sup>2</sup> MS f°23 : « qui gravit les degrés [de] du *Scala Santa* ». »

<sup>3</sup> MS f°23 : « L'officier de quart, juché sur la passerelle, et cramponné des jambes aux batavioles et des bras à la rambarde, semblait balancé dans une escarpolette. »

De taquets en taquets, je parvins à gagner le tambour de tribord. Le pont, mouillé par la brume, était très glissant. Je me préparais donc à m'accoter contre une des épontilles de la passerelle, quand un corps vint rouler à mes pieds.

C'était celui du docteur Dean Pitferge. Mon original se redressa aussitôt sur les genoux, et me regardant :

« C'est bien cela, dit-il. L'amplitude de l'arc décrit par les parois du *Great-Eastern* est de quarante degrés, soit vingt au-dessous de l'horizontale et vingt au-dessus.

– Vraiment ! m'écriai-je, riant, non de l'observation, mais des conditions dans lesquelles elle était faite.

– Vraiment, reprit le docteur. Pendant l'oscillation, la vitesse des parois est d'un mètre sept cent quarante-quatre millimètres par seconde. Un transatlantique, qui est moitié moins large, ne met que ce temps à revenir d'un bord sur l'autre.

– Alors, répondis-je, puisque le *Great-Eastern* reprend si vite sa perpendiculaire, c'est qu'il y a excès de stabilité.

– Pour lui, oui, mais non pour ses passagers ! répliqua gaiement Dean Pitferge,<sup>1</sup> car eux, vous le voyez, reviennent à l'horizontale, et plus vite qu'ils ne le veulent. »

Le docteur, enchanté de sa repartie, s'était relevé, et, nous soutenant mutuellement, nous pûmes gagner un des bancs de la dunette.<sup>2</sup> Dean Pitferge en était quitte pour quelques écorchures,<sup>3</sup> et je l'en félicitai, car il aurait pu se briser la tête.

« Oh ! ce n'est pas fini, me répondit-il, et avant peu il nous arrivera malheur.

– À nous ?

– Au steam-ship, et, par conséquent, à moi, à nous, à tous les passagers.

– Si vous parlez sérieusement, demandai-je, pourquoi vous êtes-vous embarqué à bord ?

– Pour voir ce qui arrivera, car il ne me déplairait pas de faire naufrage ! répondit le docteur, me regardant d'un air entendu.<sup>4</sup>

– Est-ce la première fois que vous naviguez sur le *Great-Eastern* ?

– Non. J'ai déjà fait plusieurs traversées... en curieux.

– Il ne faut pas vous plaindre alors.

– Je ne me plains pas. Je constate les faits, et j'attends patiemment l'heure de la catastrophe. »

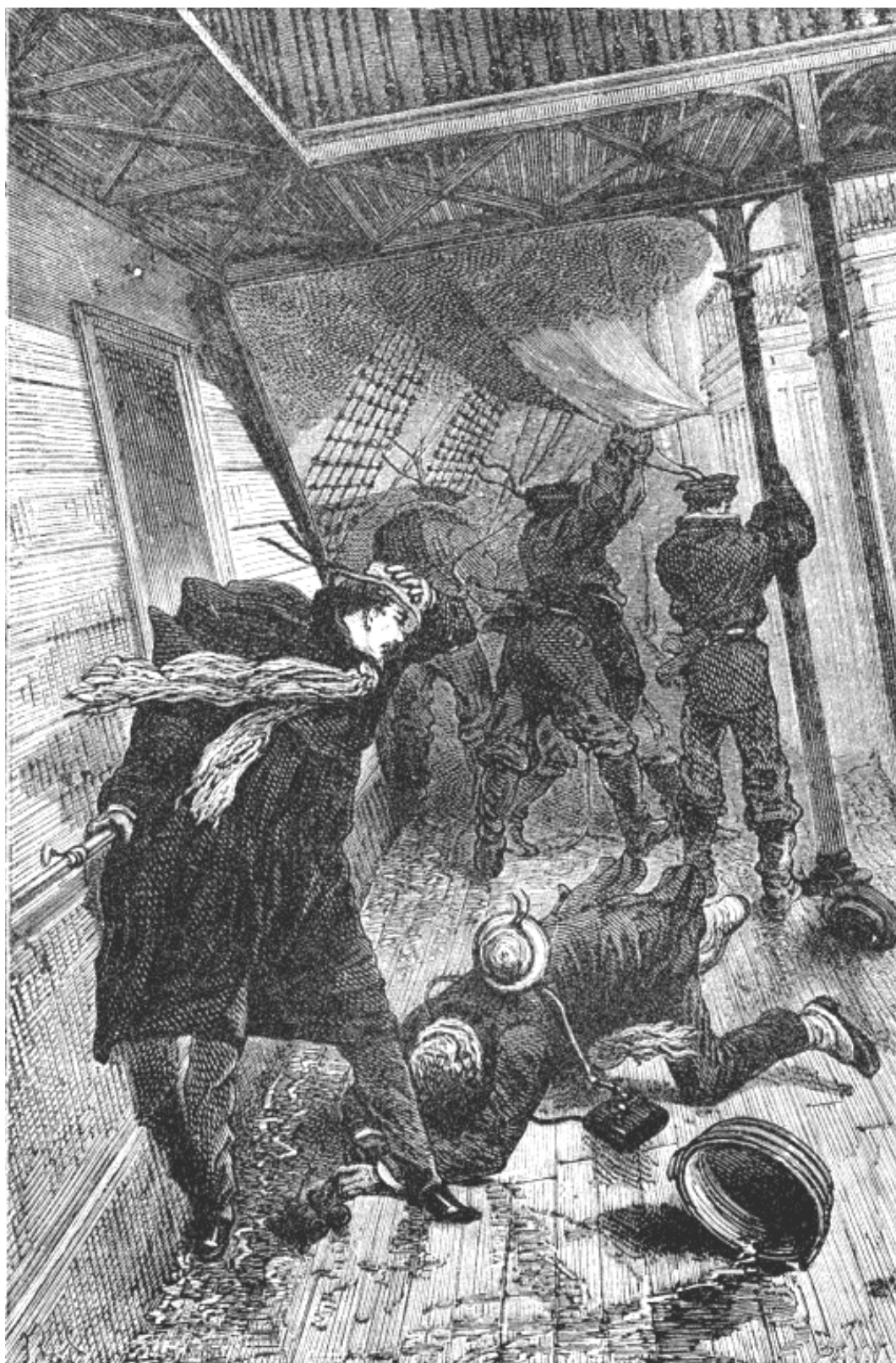
---

<sup>1</sup> MS f°24 : « – [Non, pas pour] Mais non ses passagers ! [répondit] répliqua [le]/gaiement [le] Dean/ [docteur] Pitferge ».

<sup>2</sup> MS f°24 : « un des bancs de la smoking-room ».

<sup>3</sup> MS f°24 : « [Mon original] /Dean Pitferge/ en était quitte pour quelques écorchures seulement ».

<sup>4</sup> MS f°24 : « – Pour voir ce qui arrivera, [me] répondit le docteur, me regardant d'un air certain. »



Quand un corps vint rouler à mes pieds. (Page 66)

Le docteur se moquait-il de moi ? Je ne savais que penser.<sup>1</sup> Ses petits yeux me paraissaient bien ironiques. Je voulus le pousser plus loin.

« Docteur, lui dis-je, je ne sais sur quels faits reposent vos fâcheux pronostics ; mais permettez-moi de vous rappeler que le *Great-Eastern* a déjà franchi vingt fois<sup>2</sup> l'Atlantique, et que l'ensemble de ses traversées a été satisfaisant.

– N'importe ! répondit Pitferge. Ce navire « a reçu un sort », pour employer l'expression vulgaire. Il n'échappera pas à sa destinée. On le sait et on n'a pas confiance en lui. Rappelez-vous quelles difficultés les ingénieurs ont éprouvées pour le lancer.<sup>3</sup> Il ne voulait pas plus aller à l'eau que l'hôpital de Greenwich. Je crois même que Brunel, qui l'a construit, est mort « des suites de l'opération », comme nous disons en médecine.

– Ah ça ! docteur, repris-je, est-ce que vous seriez matérialiste ?<sup>4</sup>

– Pourquoi cette question ?

– Parce que j'ai remarqué que bien des gens qui ne croient pas en Dieu, croient à tout le reste, même au mauvais œil.

– Plaisantez, monsieur, reprit le docteur, mais laissez-moi continuer mon argumentation.<sup>5</sup> Le *Great-Eastern* a déjà ruiné plusieurs compagnies. Construit pour le transport des émigrants et le trafic des marchandises en Australie, il n'a jamais été en Australie. Combiné pour donner une vitesse supérieure à celle des paquebots transocéaniques, il leur est resté inférieur.

– De là, dis-je, à conclure que...

– Attendez, répondit le docteur. Un des capitaines du *Great-Eastern* s'est déjà noyé, et c'était l'un des plus habiles, car, en le tenant à peu près debout à la lame, il savait éviter cet intolérable roulis.

– Eh bien, dis-je, il faut regretter la mort de cet homme habile, et voilà tout.

– Puis, reprit Dean Pitferge, sans se soucier de mon incrédulité, on raconte des histoires sur ce steam-ship. On dit qu'un passager qui s'est égaré dans ses profondeurs, comme un pionnier dans les forêts d'Amérique, n'a jamais pu être retrouvé.

---

<sup>1</sup> MS f°24 : « Je ne savais [trop] que penser. »

<sup>2</sup> MS f°24 : « le *Great-Eastern* a déjà [traverse] franchi [dix-neuf ou] /[et même]/ vingt fois ».

<sup>3</sup> MS f°24 : « On le sait et on n'a pas confiance en lui.

[– Non ! [À mon] Au retour, des milliers d'Américains s'y embarqueront sans hésiter.

– Je n'en crois rien, répondit le docteur. Il est frappé.] Rappelez-vous quelles difficultés les ingénieurs ont éprouvées pour le lancer. »

<sup>4</sup> MS f°24 : « – [Si ce sont là vos arguments ?] / Ah ça ! docteur, repris-je, est-ce que vous seriez matérialiste ?/ » Les deux répliques suivantes (jusqu'à « même au mauvais œil », sont également ajoutées dans la marge de droite.

<sup>5</sup> MS f°25 : « [Écoutez bien] Plaisantez, monsieur, reprit le docteur, [vous discuterez ensuite] mais laissez-moi continuer mon argumentation. »

- Ah ! fis-je ironiquement,<sup>1</sup> voilà un fait !
- On raconte aussi, reprit le docteur, que, pendant la construction des chaudières, un mécanicien a été soudé, par mégarde, dans la boîte à vapeur.
- Bravo ! m'écriai-je. Le mécanicien soudé ! *E ben trovato*. Vous y croyez, docteur ?
- Je crois, me répondit Pitferge, je crois très sérieusement que notre voyage a mal commencé et qu'il finira mal.
- Mais le *Great-Eastern* est un bâtiment solide, répliquai-je,<sup>2</sup> et d'une rigidité de construction qui lui permet de résister comme un bloc plein, et de défier les mers les plus furieuses !
- Sans doute, il est solide, reprit le docteur, mais laissez-le tomber dans le creux des lames, et vous verrez s'il s'en relève. C'est un géant, soit, mais un géant dont la force n'est pas en proportion avec la taille. Les machines sont trop faibles pour lui. Avez-vous entendu parler de son dix-neuvième voyage entre Liverpool et New-York ?
- Non, docteur.
- Eh bien, j'étais à bord. Nous avons quitté Liverpool, le 10 décembre, un mardi. Les passagers étaient nombreux, et tous pleins de confiance. Les choses allèrent bien, tant que nous fûmes abrités des lames du large par la côte d'Irlande. Pas de roulis, pas de malades. Le lendemain, même indifférence à la mer.<sup>3</sup> Même enchantement des passagers. Le 12, vers le matin, le vent fraîchit. La houle du large nous prit par le travers, et le *Great-Eastern* de rouler. Les passagers, hommes et femmes, disparurent dans les cabines.<sup>4</sup> À quatre heures, le vent soufflait en tempête. Les meubles entrèrent en danse. Une des glaces du salon est brisée<sup>5</sup> d'un coup de la tête de votre serviteur. Toute la vaisselle se casse.<sup>6</sup> Un vacarme épouvantable ! Huit embarcations sont arrachées de leurs portemanteaux dans un coup de mer. En ce moment la situation devient grave. La machine des roues a dû être arrêtée. Un énorme morceau de plomb, déplacé par le roulis, menaçait de s'engager dans ses organes. Cependant l'hélice continuait de nous pousser en avant. Bientôt les roues reprennent à demi-vitesse ; mais l'une d'elles, pendant son arrêt, a été faussée ; ses rayons et ses pales raclent la coque du navire. Il faut arrêter de nouveau la machine et se contenter de l'hélice pour tenir la cape. La nuit fut horrible. La tempête avait redoublé. Le *Great-Eastern* était tombé dans le creux des lames et ne pouvait s'en relever. Au point du jour, il ne restait pas une ferrure des roues. On hissa quelques voiles pour évoluer et remettre le navire debout à la mer.<sup>7</sup> Voiles aussitôt emportées que tendues.<sup>8</sup> La confusion règne

---

<sup>1</sup> MS f°25 : « – [Enfin] Ah ! [d]fis-je [fort] ironiquement ».

<sup>2</sup> MS f°25 : « [répondis-je] /répliquai-je/ ».

<sup>3</sup> MS f°25 : « même indifférence à la mer [du colosse]. »

<sup>4</sup> MS f°25 : « disparaissaient dans les cabines ».

<sup>5</sup> MS f°25 : « [fut] est brisée ».

<sup>6</sup> MS f°25 : « se [brise] casse ».

<sup>7</sup> MS f°26 : « remettre le navire [debout aux lames] /debout à la mer/ ».

<sup>8</sup> MS f°26 : « tendues [au vent] ».

partout.<sup>1</sup> Les chaînes-câbles, arrachées de leur puits, roulent d'un bord à l'autre. Un parc à bestiaux est défoncé, et une vache tombe<sup>2</sup> dans le salon des dames à travers l'écoutille. Nouveau malheur ! la mèche du gouvernail se rompt.<sup>3</sup> On ne gouverne plus. Des chocs épouvantables se font entendre. C'est un réservoir à huile, pesant trois mille kilos, dont les saisines se sont brisées, et qui, balayant l'entrepont,<sup>4</sup> frappe alternativement les flancs intérieurs qu'il va défoncer peut-être ! Le samedi se passe au milieu d'une épouvante générale. Toujours dans le creux des lames. Le dimanche seulement, le vent commence à mollir. Un ingénieur américain, passager à bord, parvient à frapper des chaînes sur le safran du gouvernail. On évolue peu à peu. Le grand *Great-Eastern* se remet debout à la mer, et huit jours après avoir quitté Liverpool, nous rentrons à Queen's town. Or, qui sait, monsieur, où nous serons dans huit jours ! »

## IX

Il faut l'avouer, le docteur Dean Pitferge n'était pas rassurant. Les passagères ne l'auraient pas entendu sans frémir.<sup>5</sup> Plaisantait-il ou parlait-il sérieusement ? Était-il vrai qu'il suivît le *Great-Eastern* dans toutes ses traversées pour assister à quelque catastrophe ? Tout est possible de la part d'un excentrique, surtout quand il est Anglais.

Cependant le steam-ship continuait<sup>6</sup> sa route, en roulant comme un canot. Il gardait imperturbablement la ligne loxodromique des bateaux à vapeur. On sait que, sur une surface plane, le plus court chemin d'un point à un autre, c'est la ligne droite. Sur une sphère, c'est la ligne courbe formée par la circonférence des grands cercles.<sup>7</sup> Les navires, pour abrégier la traversée, ont donc intérêt à suivre cette route. Mais les bâtiments à voiles ne peuvent garder cette ligne,<sup>8</sup> quand ils ont le vent debout. Seuls, les steamers sont maîtres de se maintenir suivant une

---

<sup>1</sup> MS f°26 : « La confusion règne [à bord] partout ».

<sup>2</sup> MS f°26 : « une vache [vient] tombe[r] ».

<sup>3</sup> MS f°26 : « Nouveau [et terrible] malheur ! la mèche du gouvernail se [brise] /rompt/ ».

<sup>4</sup> MS f°26 : « balayant [tout dans] l'entrepont ».

<sup>5</sup> MS f°26 : « Il faut l'avouer, le docteur Dean Pitferge n'était pas rassurant. [Non pour moi qui craint [*sic*] peu les dangers de la mer. Mais les] Nos passagères ne l'auraient pas entendu sans frémir. » En marge, une note d'Hetzel, biffée : « /[Veule ou coquin cela a l'air d'un prétexte.]/ »

<sup>6</sup> MS f°26 : « Cependant, [malgré les insinuations du docteur,] le steam-ship continuait ».

<sup>7</sup> MS f°27 : « la ligne courbe formée par la circonférence des grands cercles, dont le centre se confond avec celui de la sphère. »

<sup>8</sup> MS f°27 : « Mais les bâtiments à voile qui ne portent pas plus près que quatre quarts ne peuvent garder cette [direction] /ligne/ ».

direction rigoureuse, et ils prennent la route des grands cercles. C'est ce que fit le *Great-Eastern* en s'élevant un peu vers le nord-ouest.

Le roulis continuait. Cet horrible mal de mer, à la fois contagieux et épidémique, faisait de rapides progrès. Quelques passagers, hâves, exsangues, le nez pincé, les joues creuses, les tempes serrées, demeuraient quand même sur le pont pour y humer le grand air. Pour la plupart, ils étaient furieux contre le malencontreux steam-ship qui se comportait comme une véritable bouée,<sup>1</sup> et contre la *Société des Affréteurs*, dont les prospectus portaient que le mal de mer « était inconnu à bord ».

Vers neuf heures du matin, un objet fut signalé à trois ou quatre milles par la hanche de bâbord. Était-ce une épave, une carcasse de baleine ou une carcasse de navire ? On ne pouvait le distinguer encore. Un groupe de passagers valides, réunis sur le rouffle de l'avant, observait ce débris<sup>2</sup> qui flottait à trois cents milles de la côte la plus rapprochée.

Cependant, le *Great-Eastern* avait laissé porter vers l'objet signalé. Les lorgnettes manœuvraient avec ensemble.<sup>3</sup> Les appréciations allaient grand train, et entre ces Américains et ces Anglais pour lesquels tout prétexte à gageure est bon, les enjeux commençaient à monter. Parmi ces parieurs enragés, je remarquai un homme de haute taille, dont la physionomie me frappa par des signes non équivoques d'une profonde duplicité. Cet individu avait un sentiment de haine générale stéréotypé sur ses traits, auquel ne se fussent mépris ni les physionomistes ni les physiologistes ; le front plissé par une ride verticale, le regard à la fois audacieux et inattentif, l'œil sec, les sourcils très rapprochés, les épaules hautes, la tête au vent, enfin tous les indices d'une rare impudence<sup>4</sup> jointe à une rare fourberie. Quel était cet homme ? Je l'ignorais, mais il me déplut singulièrement. Il parlait haut et de ce ton qui semble contenir<sup>5</sup> une insulte. Quelques acolytes, dignes de lui, riaient à ses plaisanteries de mauvais goût.<sup>6</sup> Ce personnage prétendait reconnaître dans l'épave une carcasse de baleine, et il appuyait son dire de paris importants qui trouvaient immédiatement des teneurs.

Ces paris, qui se montèrent à plusieurs centaines de dollars, il les perdit tous. En effet, cette épave était une coque de navire.<sup>7</sup> Le steam-ship s'en approchait rapidement. On pouvait déjà voir le cuivre verdegriisé de sa carène. C'était un trois-mâts, rasé de sa mâture et couché sur le flanc. Il devait jauger cinq ou six cents tonneaux. À ses porte-haubans pendaient des cadènes brisées.

---

<sup>1</sup> MS f°27 : « comme une véritable [canot] bouée ».

<sup>2</sup> MS f°27 : « Un groupe de passagers valides s'était réuni sur le rouffle de la smoking-room, observant ce débris ».

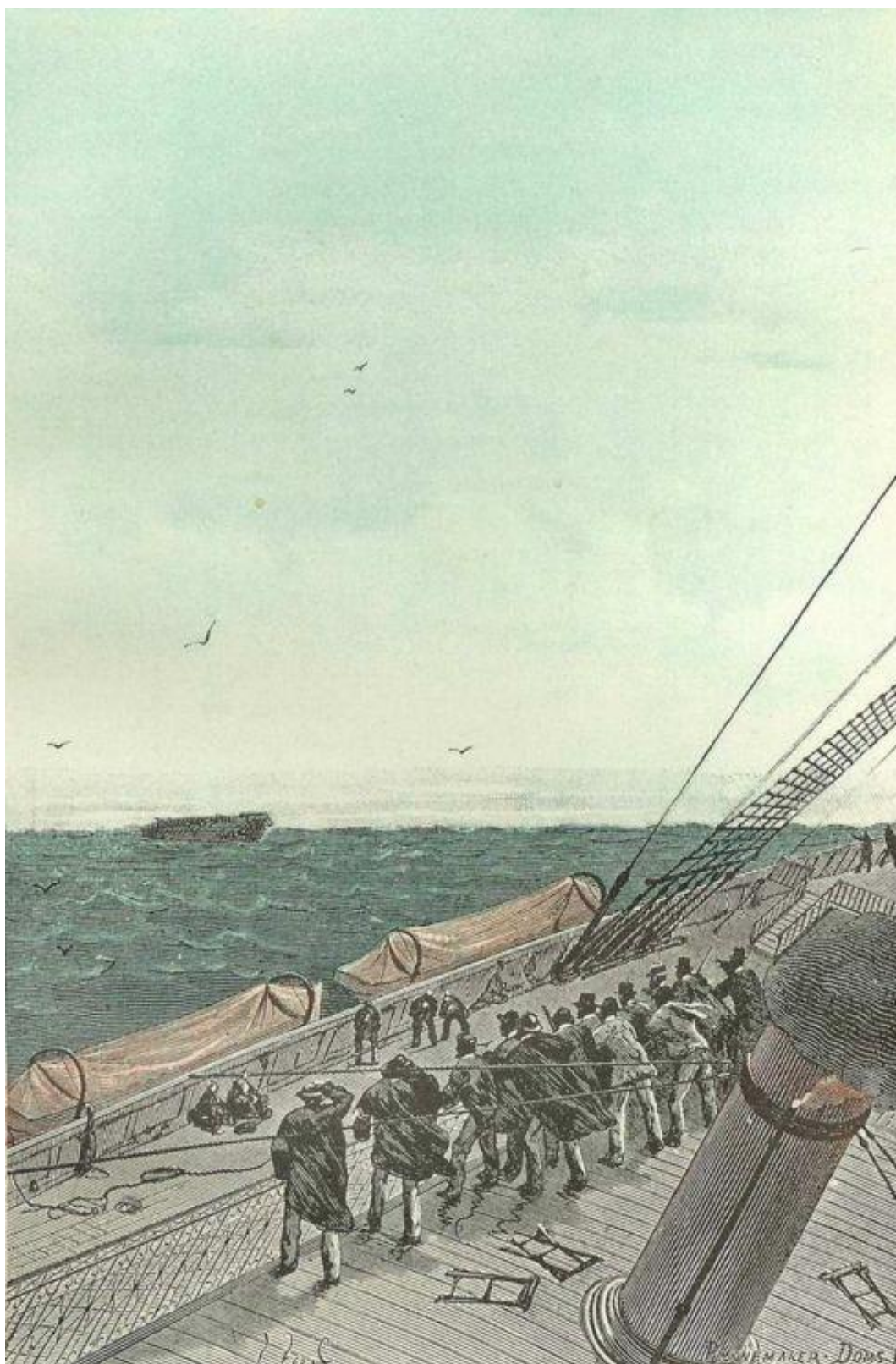
<sup>3</sup> MS f°27 : « avec [un] ensemble [remarquable] ».

<sup>4</sup> MS f°27 : « les sourcils très rapprochés, [tous les signes d'un] les épaules hautes, la tête au vent, tou[te]s /les indices/ [les signes] d'une rare impudence ».

<sup>5</sup> MS f°27 : « qui semble toujours contenir ».

<sup>6</sup> MS f°27 : « Quelques /acolytes/ [compagnons], dignes de lui, [lui faisaient cortège et] riaient à ses impudences de mauvais goût. »

<sup>7</sup> MS f°28 : « une coque de navire [abandonné] ».



Cette épave était une coque de navire. (Page 71)



Ce navire avait-il été abandonné par son équipage ? C'était la question,<sup>1</sup> ou, pour employer l'expression anglaise, la « great attraction » du moment. Cependant, personne ne se montrait sur cette coque. Peut-être les naufragés s'étaient-ils réfugiés à l'intérieur ! Armé de ma lunette, je voyais depuis quelques instants un objet remuer sur l'avant du navire ; mais je reconnus bientôt que c'était un reste de foc que le vent agitait.

À la distance d'un demi-mille, tous les détails de cette coque devinrent visibles. Elle était neuve et dans un parfait état de conservation. Son chargement, qui avait glissé sous le vent, l'obligeait à conserver la bande sur tribord. Évidemment, ce bâtiment, engagé dans un moment critique, avait dû sacrifier sa mâture.

Le *Great-Eastern* s'en approcha. Il en fit le tour. Il signala sa présence par de nombreux coups de sifflet. L'air en était déchiré. Mais l'épave demeura muette et inanimée. Dans tout cet espace de mer circonscrit par l'horizon, rien en vue. Pas une embarcation aux flancs du bâtiment naufragé.

L'équipage avait eu sans doute le temps de s'enfuir.<sup>2</sup> Mais avait-il pu gagner la terre, distante de trois cents milles ? De frêles canots pouvaient-ils résister aux lames qui balançaient si effroyablement le *Great-Eastern* ? À quelle date d'ailleurs remontait cette catastrophe ? Par ces vents régnants, ne fallait-il pas chercher plus loin, dans l'ouest, le théâtre du naufrage ? Cette coque ne dérivait-elle pas depuis longtemps déjà sous la double influence des courants et des brises ? Toutes ces questions devaient rester sans réponse.

Lorsque le steam-ship rangea l'arrière du navire naufragé, je lus distinctement sur son tableau le nom de *Lérída* ; mais la désignation de son port d'attache n'était pas indiquée. À sa forme, à ses façons relevées, à l'élancement particulier de son étrave, les matelots du bord le déclaraient de construction américaine.

Un bâtiment de commerce, un vaisseau de guerre, n'eût point hésité à amariner cette coque, qui renfermait sans doute une cargaison de prix. On sait que, dans ces cas de sauvetage, les ordonnances maritimes attribuent aux sauveteurs le tiers de la valeur. Mais le *Great-Eastern*, chargé d'un service régulier, ne pouvait prendre cette épave à sa remorque pendant des milliers de milles. Revenir sur ses pas pour la conduire au port le plus voisin était également impossible. Il fallut donc<sup>3</sup> l'abandonner, au grand regret des matelots, et bientôt ce débris<sup>4</sup> ne fut plus qu'un point de l'espace qui disparut à l'horizon. Le groupe des passagers se dispersa. Les uns regagnèrent leurs salons, les autres leurs cabines, et la trompette du lunch ne parvint même pas à réveiller tous ces endormis, abattus par le mal de mer.

Vers midi, le capitaine Anderson fit installer les deux misaines goélettes et la misaine d'artimon. Le navire, mieux appuyé, roula moins. Les matelots

---

<sup>1</sup> MS f°28 : « la [grande] question ».

<sup>2</sup> MS f°28 : « L'équipage avait eu le temps de s'enfuir. »

<sup>3</sup> MS f°29 : « Il dut donc ».

<sup>4</sup> MS f°29 : « ce précieux débris ».

essayèrent aussi d'établir la brigantine enroulée sur son gui, d'après un nouveau système. Mais le système était « trop nouveau », sans doute, car on ne put l'utiliser, et cette brigantine ne servit pas<sup>1</sup> de tout le voyage.

## X

Malgré les mouvements désordonnés du navire, la vie du bord s'organisait. Avec l'Anglo-Saxon, rien de plus simple. Ce paquebot, c'est son quartier, sa rue, sa maison qui se déplacent, et il est chez lui.<sup>2</sup> Le Français au contraire a toujours l'air de voyager, – quand il voyage.

Lorsque le temps le permettait, la foule affluait sur les boulevards.<sup>3</sup> Tous ces promeneurs, qui tenaient leur perpendiculaire malgré les inclinaisons du roulis, avaient l'air d'hommes ivres, chez lesquels l'ivresse eût provoqué au même moment les mêmes allures. Quand les passagères ne montaient pas sur le pont, elles restaient soit dans leur salon particulier, soit dans le grand salon. On entendait alors les tapageuses harmonies qui s'échappaient des pianos. Il faut dire que ces instruments, « très houleurs » comme la mer, n'eussent pas permis au talent d'un Liszt<sup>4</sup> de s'exercer purement. Les basses manquaient quand ils se portaient sur bâbord, et les hautes, quand ils penchaient sur tribord.<sup>5</sup> De là des trous dans l'harmonie ou des vides dans la mélodie, dont ces oreilles saxonnes ne se préoccupaient guère. Entre tous ces virtuoses, je remarquai une grande femme osseuse qui devait être bien bonne musicienne ! En effet, pour faciliter la lecture de son morceau, elle avait marqué toutes les notes d'un numéro et toutes les touches du piano d'un numéro correspondant. La note était-elle cotée vingt-sept, elle frappait la touche vingt-sept. Était-ce la note cinquante-trois, elle attaquait la touche cinquante-trois. Et cela, sans se soucier du bruit qui se faisait autour d'elle, ni des autres pianos résonnant dans les salons voisins, ni des maussades enfants qui venaient à coups de poing écraser des accords sur ses octaves inoccupées !

Pendant ce concert, les assistants prenaient au hasard des livres épars çà et là sur les tables. Un d'eux y rencontra-t-il un passage intéressant, il le lisait à voix haute, et ses auditeurs, écoutant avec complaisance, le saluaient d'un murmure flatteur. Quelques journaux traînaient sur les canapés, de ces journaux anglais ou américains, qui ont toujours l'air vieux, bien qu'ils ne soient jamais coupés. C'est une opération incommode que de déployer ces immenses feuillets qui couvriraient

---

<sup>1</sup> MS f°29 : « le système était trop nouveau sans doute, car ils ne purent y parvenir, et cette brigantine ne [put] servi[r]t pas ».

<sup>2</sup> MS f°29 : « Avec l'Anglo-Saxon, rien de plus simple. C'est son quartier, sa rue, sa maison qui se déplacent, et il est [toujours] chez lui. »

<sup>3</sup> MS f°29 : « Lorsque [Quand] le temps le permettait, la foule affluait sur les [grands] boulevards ».

<sup>4</sup> MS f°29 : « Litz ».

<sup>5</sup> MS f°29 : « et les hautes sur tribord ».

une superficie de plusieurs mètres carrés. Mais la mode étant de ne pas couper, on ne coupe pas. Un jour, j'eus la patience de lire le *New York Herald* dans ces conditions, et de le lire jusqu'au bout. Mais que l'on juge si je fus payé de ma peine en relevant cet entrefilet, sous la rubrique « personal » : « M. X... prie la jolie Miss Z..., qu'il a rencontrée hier dans l'omnibus de la vingt-cinquième rue, de venir le trouver demain, dans la chambre 17 de l'hôtel Saint-Nicolas. Il désirerait causer mariage avec elle. » Qu'a fait la jolie Miss Z... ? Je ne veux même pas le savoir.

Je passai tout cet après-dîner<sup>1</sup> dans le grand salon, observant et causant. La conversation ne pouvait manquer d'être intéressante, car mon ami Dean Pitferge était venu s'asseoir auprès de moi.

« Êtes-vous remis<sup>2</sup> de votre chute ? lui demandai-je.

– Parfaitement,<sup>3</sup> me répondit-il. Mais cela ne marche pas.

– Qu'est-ce qui ne marche pas ? Vous ?

– Non, notre steam-ship. Les chaudières de l'hélice fonctionnent mal. Nous ne pouvons obtenir assez de pression.

– Vous êtes donc très désireux<sup>4</sup> d'arriver à New-York ?

– Nullement ! Je parle en mécanicien, voilà tout. Je me trouve fort bien ici, et je regretterai sincèrement de quitter cette collection d'originaux que le hasard a réunis à bord... pour mon plaisir.

– Des originaux ! m'écriai-je, en regardant les passagers qui affluaient dans le salon. Mais tous ces gens-là se ressemblent !

– Bah ! fit le docteur, on voit que vous ne les connaissez guère. L'espèce est la même, j'en conviens, mais dans cette espèce, que de variétés ! Considérez, là-bas, ce groupe d'hommes<sup>5</sup> sans gêne, les jambes étendues sur les divans, le chapeau vissé sur la tête. Ce sont des Yankees, de purs Yankees des petits États du Maine, du Vermont ou du Connecticut, des produits de la Nouvelle-Angleterre, hommes d'intelligence et d'action, un peu trop influencés par les révérends, mais qui ont le tort de ne pas mettre leur main devant leur bouche quand ils éternuent. Ah ! cher monsieur, ce sont là de vrais Saxons, des natures âpres au gain et habiles donc ! Enfermez deux Yankees dans une chambre, au bout d'une heure, chacun d'eux aura gagné dix dollars à l'autre !

– Je ne vous demanderai pas comment, répondis-je en riant au docteur,<sup>6</sup> mais parmi eux, je vois un petit homme, le nez au vent, une vraie girouette.<sup>7</sup> Il est vêtu d'une longue redingote et d'un pantalon noir un peu court. Quel est ce monsieur ?

---

<sup>1</sup> MS f°30 : « toute cette après dîner ».

<sup>2</sup> MS f°30 : « Êtes-vous [bien] remis ».

<sup>3</sup> MS f°30 : « Entièrement ».

<sup>4</sup> MS f°30 : « très [pressé] désireux ».

<sup>5</sup> MS f°30 : « là-bas, [dans cet angle,] ce groupe d'hommes ».

<sup>6</sup> MS f°31 : « au [digne] docteur ».

<sup>7</sup> MS f°31 : « un petit homme, le nez au vent, l'air girouette, la physionomie inconstante. »

– C'est un ministre protestant, un homme *considérable* du Massachusetts.<sup>1</sup> Il va rejoindre sa femme, une ex-institutrice très avantageusement compromise dans un procès célèbre.

– Et cet autre, grand et lugubre, qui paraît absorbé dans ses calculs ?

– Cet homme calcule, en effet, dit le docteur. Il calcule toujours et toujours.

– Des problèmes ?

– Non, sa fortune. C'est un homme *considérable*. À toute heure il sait à un centime près ce qu'il possède. Il est riche. Un quartier de New-York est bâti sur ses terrains. Il y a un quart d'heure, il avait un million six cent vingt-cinq mille trois cent soixante-sept dollars et demi ; mais maintenant, il n'a plus qu'un million six cent vingt-cinq mille trois cent soixante-sept dollars un quart.

– Pourquoi cette différence dans sa fortune ?

– Parce qu'il vient de fumer un cigare de trente sols. »

Le docteur Dean Pitferge avait des réparties si inattendues que je le poussai encore. Il m'amusa. Je lui désignai un autre groupe<sup>2</sup> casé dans une autre partie du salon.

« Ceux-là, me dit-il, ce sont les gens du Far-West. Le plus grand, qui ressemble à un maître-clerc, c'est un homme *considérable*, le gouverneur de la Banque de Chicago, Il a toujours sous le bras un album représentant les principales vues de sa ville bien-aimée. Il en est fier, et avec raison : une ville fondée en 1836<sup>3</sup> dans un désert, et qui compte aujourd'hui quatre cent mille âmes, y compris la sienne ! Près de lui, vous voyez un couple californien. La jeune femme est délicate et charmante. Le mari, fort dégrisé, est un ancien garçon de charrue qui, un beau jour, a labouré des pépites. Ce personnage...

– Est un homme *considérable*, dis-je.

– Sans doute, répondit le docteur, car il traîne au moins six zéros à sa suite.<sup>4</sup>

– Et ce grand individu qui remue toujours la tête du haut en bas, comme un nègre d'horloge ?

– Ce personnage, répondit le docteur, c'est le célèbre Cockburn<sup>5</sup> de Rochester, le statisticien universel, qui a tout pesé, tout mesuré, tout dosé, tout compté. Interrogez ce maniaque inoffensif. Il vous dira ce qu'un homme de cinquante ans a mangé de pain dans sa vie, et le nombre de mètres cubes d'air

---

<sup>1</sup> MS f°31: « un homme « considérable » à N... ».

<sup>2</sup> MS f°31 : « Je lui désignai [donc] un[e] [autre] nouveau groupe ».

<sup>3</sup> MS f°31 : « une ville fondée en 1840 ».

<sup>4</sup> MS f°31 : Les six paragraphes suivants, depuis « Et ce grand individu » jusqu'à « l'entrée d'un jeune ménage qui semblait être sous l'impression d'un précoce ennui » (p. 43), ont été ajoutés par Verne dans la marge de droite de son manuscrit. L'écriture, plus petite et largement sans ratures, est en direction verticale sur la page et disposée dans deux colonnes de largeur à peu près égale. À l'origine, Verne avait introduit directement ici l'histoire du couple péruvien par une question de la part du narrateur : « [- Et ce jeune ménage un peu triste... ?] ».

<sup>5</sup> Nous respectons ici l'orthographe du manuscrit de Verne.



« Ceux-là, me dit-il, ce sont les gens du Far-West. » (Page 76)

qu'il a respirés. Il vous dira combien de volumes in-quarto rempliraient les paroles d'un avocat de Temple-Bar, et combien de milles fait journellement un facteur, rien qu'en portant des lettres d'amour. Il vous dira le chiffre des veuves qui passent en une heure sur le pont de Londres, et quelle serait la hauteur d'une pyramide bâtie avec les sandwiches consommés en un an par les citoyens de l'Union. Il vous dira... »

Le docteur, lancé à toute vitesse, eût longtemps continué sur ce ton, mais d'autres passagers défilaient devant nos yeux et provoquaient de nouvelles remarques de l'interminable docteur. Que de types divers dans cette foule de passagers ! Pas un flâneur pourtant, car on ne se déplace pas d'un continent à l'autre sans un motif sérieux. La plupart allaient sans doute chercher fortune sur cette terre américaine, oubliant qu'à vingt ans, un Yankee a fait sa position, et qu'à vingt-cinq, il est déjà trop vieux pour entrer en lutte.

Parmi ces aventuriers, ces inventeurs, ces coureurs de chances, Dean Pitferge m'en montra quelques-uns qui ne laissaient pas d'être intéressants. Celui-ci, un savant chimiste, un rival du docteur Liebig,<sup>1</sup> prétendait avoir trouvé le moyen de condenser tous les éléments nutritifs d'un bœuf dans une tablette de viande grande comme une pièce de cinq francs, et il allait battre monnaie sur les ruminants des Pampas. Celui-là, inventeur du moteur portatif – un cheval-vapeur dans un boîtier de montre – courait exploiter<sup>2</sup> son brevet dans la Nouvelle-Angleterre. Cet autre, un Français de la rue Chapon, emportait trente mille bébés de carton qui disaient « papa » avec un accent américain très réussi,<sup>3</sup> il ne doutait pas que sa fortune ne fût faite.

Et, sans compter ces originaux, que d'autres encore dont on ne pouvait soupçonner les secrets ! Peut-être, parmi eux, quelque caissier fuyait-il sa caisse vide, et quelque « détective », se faisant son ami, n'attendait-il que l'arrivée du *Great-Eastern* à New-York pour lui mettre la main au collet ?<sup>4</sup> Peut-être aussi eût-on reconnu dans cette foule quelques-uns de ces lanceurs d'affaires interlopes qui trouvent toujours des actionnaires crédules, même quand ces affaires s'appellent *Compagnie océanique pour l'éclairage au gaz de la Polynésie*, ou *Société générale des charbons incombustibles*.

Mais, en ce moment, mon attention fut distraite par l'entrée d'un jeune ménage qui semblait être sous l'impression d'un précoce ennui.

« Ce sont des Péruviens, mon cher monsieur, me dit le docteur, un couple marié depuis un an, qui a promené sa lune de miel sur tous les horizons du monde. Ils ont quitté Lima le soir des noces. Ils se sont adorés au Japon, aimés en

---

<sup>1</sup> Justus von Liebig (1803–73), chimiste allemand à qui on doit l'invention d'un extrait d'aliment servant de substitut à la viande.

<sup>2</sup> MS f°31 : « [allait] voulait exploiter ».

<sup>3</sup> MS f°31 : « un accent anglais très réussi ».

<sup>4</sup> Verne donne ici une première ébauche du comportement qui sera celui de Fix dans *Le Tour du monde en quatre-vingts jours* (1873). Le détective Fix, faussement convaincu que Fogg a volé dix mille livres à la banque d'Angleterre, devient son associé afin de le garder en vue et de le faire arrêter au retour.

Australie, supportés en France, disputés en Angleterre, et ils se sépareront en Amérique !<sup>1</sup>

– Et, dis-je, quel est cet homme de grande taille et de figure un peu hautaine, qui entre en ce moment ? À sa moustache noire, je le prendrais pour un officier.

– C'est un Mormon, me répondit le docteur, un Elder, Mr. Hatch, un des grands prédicateurs de la Cité des Saints. Quel beau type d'homme ! Voyez cet œil fier, cette physionomie digne, cette tenue si différente de celle du Yankee. Mr. Hatch revient de l'Allemagne et de l'Angleterre, où il a prêché le mormonisme avec succès, car cette secte compte, en Europe, un grand nombre d'adhérents, auxquels elle permet de se conformer aux lois de leur pays.

– En effet, dis-je, je pense bien qu'en Europe<sup>2</sup> la polygamie leur est interdite.

– Sans doute, mon cher monsieur, mais ne croyez pas que la polygamie soit obligatoire pour les Mormons. Brigham Young possède un harem, parce que cela lui convient ; mais tous ses adeptes ne l'imitent pas<sup>3</sup> sur les bords du lac Salé.

– Vraiment ! et Mr. Hatch ?

– Mr. Hatch n'a qu'une femme, et il trouve que c'est assez. D'ailleurs, il se propose de nous expliquer son système dans une conférence qu'il fera un soir ou l'autre.

– Le salon sera plein, dis-je.

– Oui, répondit Pitferge, si le jeu ne lui enlève pas trop d'auditeurs. Vous savez que l'on joue dans le rouffle de l'avant.<sup>4</sup> Il y a là un Anglais de figure mauvaise et désagréable, qui me paraît mener ce monde de joueurs. C'est un méchant homme dont la réputation est détestable. L'avez-vous remarqué ? »

Quelques détails ajoutés par le docteur me firent reconnaître l'individu qui, le matin même, s'était signalé par ses paris insensés à propos de l'épave. Mon diagnostic ne m'avait pas trompé. Dean Pitferge m'apprit qu'il se nommait Harry Drake.<sup>5</sup> C'était le fils d'un négociant de Calcutta, un joueur, un débauché, un duelliste, à peu près ruiné, et qui allait probablement en Amérique tenter une vie d'aventures.

« Ces gens-là, ajouta le docteur, trouvent toujours des flatteurs qui les prônent, et celui-ci a déjà son cercle de gredins dont il forme le point central. Parmi eux, j'ai remarqué un petit homme court, figure ronde, nez busqué, grosses lèvres, lunettes d'or, qui doit être un juif allemand mâtiné de bordelais. Il se dit

---

<sup>1</sup> MS f°32 : « se sépareront [peut-être] en Amérique. »

<sup>2</sup> MS f°32 : « En effet, dis-je, j'aime à croire qu'en Europe ».

<sup>3</sup> MS f°32 : « mais tous ne l'imitent pas ».

<sup>4</sup> MS f°32 : « si la « smoking-room » ne lui enlève pas trop d'auditeurs. Vous savez que l'on joue déjà [grand] gros jeu dans ce « bar ». »

<sup>5</sup> C'est la première mention de ce personnage destiné à jouer un rôle important dans l'histoire de Verne. Mais le manuscrit montre que l'auteur avait primitivement choisi un autre nom : « Valverde ». « Valverde » subsiste à chaque mention du personnage jusqu'à sa disparition du récit au chapitre trente-huit, et ce nom est chaque fois barré et remplacé en interligne par « Drake ».

docteur, en route pour Québec, mais je vous le donne pour un farceur de bas étage et un admirateur du Drake. »

En ce moment, Dean Pitferge, qui sautait facilement d'un sujet à un autre,<sup>1</sup> me poussa le coude. Je regardai la porte du salon. Un jeune homme de vingt-deux ans et une jeune fille de dix-sept ans entraient en se donnant le bras.

« Deux nouveaux mariés ? demandai-je.

– Non, me répondit le docteur d'un ton à demi attendri, deux vieux fiancés qui n'attendent que leur arrivée à New-York pour se marier. Ils viennent de faire leur tour d'Europe – avec l'autorisation de la famille, s'entend – et ils savent maintenant qu'ils sont faits l'un pour l'autre. Braves jeunes gens ! c'est plaisir de les regarder ! Je les vois souvent penchés sur l'écoutille de la machine, et là, ils comptent les tours de roues, qui ne marchent pas assez vite à leur gré ! Ah ! monsieur, si nos chaudières étaient chauffées à blanc comme ces deux jeunes cœurs, voilà qui ferait monter la pression ! »

## XI

Ce jour-là, à midi et demi, à la porte du grand salon, un timonier afficha la note suivante :<sup>2</sup>

*Lat. 51°15' N.*

*Long. 18°13' W.*

*Dist : Fastenet, 323 miles.*

Ce qui signifiait qu'à midi, nous étions à 323 milles du feu de Fastenet, le dernier qui nous fût apparu sur la côte d'Irlande, et par 51°15' de latitude nord et 18°13' de longitude à l'ouest du méridien de Greenwich. C'était son point que le capitaine faisait ainsi connaître<sup>3</sup> et que chaque jour les passagers lurent<sup>4</sup> à la même place. Ainsi, en consultant cette note et en reportant ces relèvements sur une carte, on pouvait suivre la route du *Great-Eastern*.<sup>5</sup> Jusqu'ici, ce steam-ship n'avait fait que 323 milles en trente-six heures. C'était insuffisant et un paquebot qui se respecte ne doit pas franchir en vingt-quatre heures moins de 300 milles.

Après avoir quitté le docteur, je passai le reste de la journée avec Fabian. Nous nous étions réfugiés à l'arrière, ce que Pitferge appelait « aller se promener dans les champs ». Là, isolés et appuyés sur le couronnement, nous regardions cette mer immense. De pénétrantes senteurs, distillées dans<sup>6</sup> l'embrun des lames,

---

<sup>1</sup> MS f°32 : « qui sautait supérieurement d'un sujet à l'autre ».

<sup>2</sup> MS f°33 : « [on] un timonier [*sic*] [avait] affich[é]a la note suivante ».

<sup>3</sup> MS f°33 : « que le capitaine /faisait ainsi connaître/ [A... faisait afficher ainsi] ».

<sup>4</sup> MS f°33 : « les passagers /lurent/ [purent lire] ».

<sup>5</sup> MS f°33 : « suivre la route du *Great-Eastern* [sur l'Atlantique] ».

<sup>6</sup> MS f°33 : « De pénétrantes senteurs [relevées par la senteur] /distillées dans/ ».





« Je les vois souvent penchés sur l'écoutille. » (Page 80)

s'élevaient jusqu'à nous. Les petits arcs-en-ciel,<sup>1</sup> produits par les rayons réfractés, se jouaient à travers l'écume. L'hélice bouillonnait à quarante pieds sous nos yeux, et, quand elle émergeait, ses branches battaient les flots avec plus de furie, en faisant étinceler son cuivre. La mer semblait être une vaste agglomération<sup>2</sup> d'émeraudes liquéfiées. Le cotonneux sillage s'en allait à perte de vue, confondant dans une même voie lactée les bouillonnements de l'hélice et des aubes. Cette blancheur, sur laquelle couraient des dessins plus accentués, m'apparaissait comme une immense voilette de point d'Angleterre jetée sur un fond bleu. Lorsque les mauves, aux ailes blanches festonnées de noir, volaient au-dessus, leur plumage chatoyait et s'éclairait de reflets rapides.

Fabian regardait toute cette magie des flots sans parler. Que voyait-il dans ce liquide miroir qui se prête aux plus étranges caprices de l'imagination ? Passait-il, à ses yeux, quelque fugitive image qui lui jetait un adieu suprême ? Apercevait-il quelque ombre<sup>3</sup> noyée dans ces remous ? Il me parut encore plus triste que d'habitude, et je n'osai pas lui demander la cause de sa tristesse.

Après cette longue séparation qui nous avait éloignés l'un de l'autre, c'était à lui de se confier à moi, à moi d'attendre ses confidences.<sup>4</sup> Il m'avait dit de sa vie passée ce qu'il voulait que j'en apprisse, son existence de garnison dans les Indes, ses chasses, ses aventures ; mais sur les émotions qui lui gonflaient le cœur, sur la cause des soupirs qui soulevaient sa poitrine, il se taisait. Sans doute, Fabian n'était pas de ceux qui cherchent à soulager leurs douleurs en les racontant, et il ne devait qu'en souffrir davantage.

Nous restions donc ainsi penchés sur la mer, et, lorsque je me retournais, j'apercevais les grandes roues émergeant tour à tour sous l'action du roulis.

À un certain moment, Fabian me dit :

« Ce sillage est vraiment magnifique, on croirait que les ondulations se plaisent à y tracer des lettres !<sup>5</sup> Voyez ! des *l*, des *e* ! Est-ce que je me trompe ? Non ! ce sont bien ces lettres ! Toujours les mêmes ! »

L'imagination surexcitée de Fabian voyait dans ce remous ce qu'elle voulait y voir. Mais ces lettres, que pouvaient-elles signifier ? Quel souvenir évoquaient-elles dans le cœur de Fabian ? Celui-ci avait repris<sup>6</sup> sa contemplation silencieuse. Puis, brusquement, il me dit :

« Venez ! venez ! cet abîme m'attire !<sup>7</sup> »

---

<sup>1</sup> MS f°33 : « Cinq ou six petits arcs-en-ciel ».

<sup>2</sup> MS f°34 : « une vaste [étend] agglomération ».

<sup>3</sup> MS f°34 : « Songeait-il à quelque ombre ».

<sup>4</sup> MS f°34 : « c'était à lui de parler, à moi d'attendre. »

<sup>5</sup> MS f°34 : « On [dirait] croirait que les ondulations [du remous] se plaisent à y tracer des lettres ! [Toujours les mêmes !] »

<sup>6</sup> MS f°34 : « Mais ces lettres, que pouvaient-elles signifier ? Si Fabian eût été français, j'aurais pu reconstituer ce mot fatal « Elle », [premier et dernier terme de tant de souffrances !] Mais, en anglais, [dans quel mot fallait-il les chercher ?] quel sens lui donner ? Fabian [était retourné à] avait repris ».

<sup>7</sup> MS f°34 : « cet abîme m'attire ! [c'est vertigineux !] [Il allait s'y jeter.] »

- Qu’avez-vous, Fabian ? lui demandai-je en lui prenant les deux mains, qu’avez-vous, mon ami ?
- J’ai là, dit-il en pressant sa poitrine, j’ai un mal qui me tuera !
- Un mal ? lui dis-je, un mal sans espoir de guérison ?
- Sans espoir. »
- Et sur ce mot, Fabian descendit au salon et rentra dans sa cabine.<sup>1</sup>

## XII

Le lendemain, samedi 30 mars, le temps était beau. Brise faible, mer calme.<sup>2</sup> Les feux, activement poussés, avaient fait monter la pression. L’hélice donnait trente-six tours à la minute. La vitesse du *Great-Eastern* dépassait alors douze nœuds.

Le vent avait hâlé le sud. Le second fit établir les deux misaines-goélettes et la misaine d’artimon. Le steam-ship, mieux appuyé, n’éprouvait plus aucun roulis. Par ce beau ciel tout ensoleillé, les rouffles s’animèrent ;<sup>3</sup> les dames parurent en toilettes fraîches ; les unes se promenaient, les autres s’assirent, – j’allais dire sur les pelouses, à l’ombre des arbres ; les enfants reprirent leurs jeux interrompus depuis deux jours, et de fringants attelages de bébés circulèrent au grand galop. Avec quelques troupiers en uniforme, les mains dans les poches et le nez au vent, on se serait cru sur une promenade française.

À midi moins un quart, le capitaine Anderson et deux officiers montèrent sur les passerelles. Le temps étant très favorable aux observations, ils venaient prendre la hauteur du soleil. Chacun d’eux tenait à la main un sextant à lunette, et, de temps en temps, ils visaient l’horizon du sud, vers lequel les miroirs inclinés de leur instrument devaient ramener l’astre du jour.

« Midi », dit bientôt le capitaine.

Aussitôt un timonier piqua l’heure à la cloche de la passerelle, et toutes les montres du bord se réglèrent sur ce soleil dont le passage au méridien venait d’être relevé.

Une demi-heure après, on affichait l’observation suivante :

*Lat. 51°10’N.*

*Long, 24°13’W.*

*Course : 227 miles. Distance : 550.*

---

<sup>1</sup> MS f°35 : « Et sur ce mot, Fabian [me quitta] descendit au salon et rentra dans sa cabine. »

<sup>2</sup> MS f°35 : Après « Brise faible, mer calme », suit une phrase de deux lignes barrées à traits obliques, où l’on distingue : « [Ce jour-là les jeunes fiancés [...] joie [...] propos de l’ingénieur.] »

<sup>3</sup> MS f°35 : « les [promenades] rouffles s’animèrent ».

Nous avons donc fait deux cent vingt-sept milles depuis la veille, à midi. Il était en ce moment une heure quarante-neuf minutes à Greenwich, et le *Great-Eastern* se trouvait à cinq cent cinquante milles<sup>1</sup> de Fastenet.

Je ne vis pas Fabian de toute cette journée. Plusieurs fois, inquiet de son absence, je m'approchai de sa cabine, et je m'assurai qu'il ne l'avait pas quittée.<sup>2</sup>

Cette foule qui encombra le pont devait lui déplaire. Évidemment, il fuyait ce tumulte et recherchait l'isolement. Mais je rencontrai le capitaine Corsican, et, pendant une heure, nous nous promenâmes sur les dunettes. Il fut souvent question<sup>3</sup> de Fabian. Je ne pus m'empêcher de raconter au capitaine<sup>4</sup> ce qui s'était passé la veille entre le capitaine Mac Elwin et moi.

« Oui, me répondit Corsican avec une émotion qu'il ne cherchait point à déguiser, voilà deux ans, Fabian avait le droit de se croire le plus heureux des hommes, et maintenant il en est le plus malheureux ! »

Archibald Corsican m'apprit, en quelques mots, que<sup>5</sup> Fabian avait connu à Bombay une jeune fille charmante, miss Hodges. Il l'aimait, il en était aimé. Rien ne semblait s'opposer à ce qu'un mariage unît miss Hodges et le capitaine Mac Elwin, quand la jeune fille,<sup>6</sup> du consentement de son père, fut recherchée par le fils d'un négociant de Calcutta. C'était une affaire, oui, « une affaire » arrêtée de longue date. Hodges, homme positif, dur, peu accessible aux sentiments, se trouvait alors dans une situation délicate vis-à-vis de son correspondant de Calcutta. Ce mariage pouvait arranger bien des choses, et il sacrifia le bonheur de sa fille<sup>7</sup> aux intérêts de sa fortune. La pauvre enfant ne put résister. On mit sa main dans la main d'un homme qu'elle n'aimait pas, qu'elle ne pouvait pas aimer, et qui vraisemblablement ne l'aimait pas lui-même. Pure affaire, mauvaise affaire et déplorable action. Le mari emmena sa femme le lendemain du mariage, et depuis lors, Fabian, fou de douleur, malade à en mourir, n'avait jamais revu celle qu'il aimait toujours.<sup>8</sup>

---

<sup>1</sup> Nous gardons le chiffre du manuscrit (f°35). Dans toutes les éditions du roman, on lit « cent cinquante-cinq milles », mais il s'agit manifestement d'une erreur car, au début du chapitre précédent (p. 80), le *Great Eastern* était déjà à trois cent vingt-trois milles de Fastnet. D'ailleurs, dans ses notes de voyage, sous sa transcription de l'affiche, Verne fait lui-même ce calcul :  $323 + 227 = 550$ .

<sup>2</sup> MS f°35 : Cette phrase est superposée sur une note au crayon en marge de droite.

<sup>3</sup> MS f°36 : « [Évidemment,] il fut souvent question ».

<sup>4</sup> MS f°36 : En marge, une note d'Hetzel, biffée : « /[en lui demandant le vent]/ ». S'agit-il d'un malentendu de la part de l'éditeur, qui confond le capitaine Corsican avec le capitaine Anderson, commandant du vaisseau ?

<sup>5</sup> MS f°36 : « Le capitaine Archibald m'apprit alors en quelques mots que ».

<sup>6</sup> MS f°36 : « Rien ne semblait s'opposer à ce qu'un mariage réunît ces deux cœurs [si bien] faits l'un pour l'autre, quand cette jeune fille ».

<sup>7</sup> MS f°36 : « il sacrifia [brutalement] le bonheur de sa fille ».

<sup>8</sup> MS f°36 : « n'avait jamais revu celle [qu'il avait tant aimée et] qu'il aimait encore ».

Ce récit achevé, je compris qu'en effet le mal dont souffrait Fabian était grave.<sup>1</sup>

« Comment se nommait cette jeune fille ? demandai-je au capitaine Archibald.

– Ellen Hodges », me répondit-il.

Ellen ! Ce nom m'expliquait les lettres que Fabian avait cru voir hier<sup>2</sup> dans le sillage du navire.

« Et comment s'appelle le mari de cette pauvre femme ?<sup>3</sup> dis-je au capitaine.

– Harry Drake.

– Drake ! m'écriai-je, mais cet homme est à bord !

– Lui ! Ici ! répéta Corsican, m'arrêtant de la main et me regardant en face.

– Oui, répétai-je, à bord.

– Fasse le Ciel, dit gravement le capitaine, que Fabian et lui ne se rencontrent pas ! Heureusement, ils ne se connaissent ni l'un ni l'autre, ou, du moins, Fabian ne connaît pas Harry Drake. Mais ce nom prononcé devant lui suffirait à provoquer une explosion ! »

Je racontai alors au capitaine Corsican ce que je savais sur le compte d'Harry Drake, c'est-à-dire ce que m'en avait appris le docteur Dean Pitferge. Je lui dépeignis tel qu'il était, cet aventurier, insolent et tapageur, déjà ruiné par le jeu et les débauches, et prêt à tout faire pour ressaisir la fortune. En ce moment, Harry Drake passa près de nous.<sup>4</sup> Je le montrai au capitaine. Les yeux de Corsican s'animent soudain. Il eut un geste de colère que j'arrêtai.

« Oui, me dit-il, c'est bien là une physionomie de coquin. Mais où va-t-il ?

– En Amérique, dit-on, pour demander au hasard ce qu'il ne veut pas demander au travail.

– Pauvre Ellen ! murmura le capitaine. Où est-elle en ce moment ?

– Peut-être ce misérable l'a-t-il abandonnée ?

– Pourquoi ne serait-elle pas à bord ? » dit Corsican en me regardant.

Cette idée traversa mon esprit pour la première fois, mais je la repoussai. Non. Ellen n'était pas, ne pouvait pas être à bord. Elle n'eût pas échappé au regard inquisiteur du docteur Pitferge. Non ! Elle n'accompagnait pas Drake pendant cette traversée !<sup>5</sup>

« Puissiez-vous dire vrai, monsieur, me répondit le capitaine Corsican, car la vue de cette pauvre victime, réduite à tant de misère, porterait un coup terrible à Fabian. Je ne sais ce qui arriverait. Fabian est homme à tuer Drake comme un chien. En tout cas, puisque vous êtes l'ami de Fabian comme je le suis moi-même, je vous demanderai une preuve de cette amitié. Ne le perdons jamais de vue, et, le

---

<sup>1</sup> MS f°36 : « était [incurable] grave ».

<sup>2</sup> MS f°36 : « les lettres [imaginaires] que Fabian [avait cru voir] [voyait] croyait voir hier ».

<sup>3</sup> MS f°36 : « Et comment s'appelle son mari ? »

<sup>4</sup> MS f°37 : « En ce moment, il vint à passer. »

<sup>5</sup> MS f°37 : « Elle n'eût pas échappé au regard inquisiteur du docteur Pitferge. [Harry [Valverde] Drake occupait seul une cabine sur l'avant.] Non ! Ellen ne l'accompagnait pas pendant cette traversée. »



Il eut un geste de colère que j'arrêtai. (Page 85)

cas échéant, que l'un de nous soit toujours prêt à se jeter entre son rival et lui.<sup>1</sup> Vous le comprenez, une rencontre par les armes ne peut avoir lieu entre ces deux hommes. Ici, hélas ! ni même ailleurs, une femme ne peut épouser le meurtrier de son mari, si indigne qu'ait été ce mari. »<sup>2</sup>

Je compris le raisonnement du capitaine Corsican. Fabian ne pouvait pas être son propre justicier.<sup>3</sup> C'était prévoir de bien loin les événements à venir ! Et cependant, ce peut-être, ce contingent des choses humaines, pourquoi n'en pas tenir compte ? Mais un pressentiment m'agitait. Serait-il possible que, dans cette existence commune du bord, dans ce coudoisement de chaque jour, la personnalité bruyante de Drake échappât à Fabian ? Un incident, un détail, un nom prononcé, un rien, ne les mettrait-il pas fatalement l'un en présence de l'autre ? Ah ! que j'aurais voulu hâter la marche de ce steam-ship qui les portait tous deux ! Avant de quitter le capitaine Corsican, je lui promis de veiller sur notre ami et d'observer Drake, qu'il s'engagea de son côté à ne pas perdre de vue. Puis, il me serra la main et nous nous séparâmes.

Vers le soir, le vent du sud-ouest condensa quelques brumes sur l'océan. L'obscurité était grande. Les salons, brillamment éclairés, contrastaient avec ces ténèbres profondes. On entendait les valse et les romances retentir tour à tour. Des applaudissements frénétiques<sup>4</sup> les accueillait invariablement, et les hurrahs eux-mêmes ne manquèrent pas, quand ce farceur de T...,<sup>5</sup> s'étant mis au piano, y « siffla » des chansons avec l'aplomb d'un cabotin.

### XIII

Le lendemain, 31 mars, était un dimanche. Comment se passerait ce jour à bord ? Serait-ce le dimanche anglais ou américain, qui ferme les « taps » et les « bars » pendant l'heure des offices ; qui retient le couteau<sup>6</sup> du boucher sur la tête de sa victime ; qui arrête la pelle du boulanger sur le seuil du four ; qui suspend les

---

<sup>1</sup> MS f°37 : « entre [Valverde] son rival et lui ».

<sup>2</sup> MS f°37 : « Vous le comprenez, une rencontre par les armes ne peut avoir lieu entre ces deux hommes. [Fabian tué par Valverde, ce serait la mort d'Ellen. Valverde tué par Fabian, ce serait briser un avenir, possible après tout, et dont il faut réserver les chances.] /Ici, hélas ! ni même ailleurs, on n'épouse pas le meurtrier de son mari, si indigne qu'ait pu être ce mari./ »

<sup>3</sup> MS f°37 : « Fabian ne pouvait pas être son propre justicier, [ni tacher ses mains dans le sang du mari d'Ellen]. »

<sup>4</sup> MS f°38: « Des [frénétiques] applaudissements frénétiques ».

<sup>5</sup> MS f°38: « quand cet horrible docteur T... ». Les notes de voyage de Verne donnent « Dr Timber ».

<sup>6</sup> MS f°38 : « qui [suspend] retient le couteau ».

affaires ; qui éteint<sup>1</sup> le foyer des usines et condense la fumée des fabriques ; qui ferme les boutiques, ouvre les églises et enraye le mouvement des trains sur les rails-roads, contrairement à ce qui se fait en France ? Oui, il en devait être ainsi, ou à peu près.

Et, d'abord, pour l'observance dominicale, bien que le temps fût magnifique et le vent favorable, le capitaine ne fit point hisser les voiles. On y aurait gagné quelques nœuds, mais c'eût été « impropres ». Je m'estimai fort heureux que l'on permît aux roues et à l'hélice d'opérer leurs révolutions quotidiennes. Et quand je demandai la raison de cette tolérance à un farouche puritain du bord :

« Monsieur, me répondit-il gravement, il faut respecter ce qui vient directement de Dieu. Le vent est dans sa main, la vapeur est dans la main des hommes ! »

Je voulus bien me contenter de cette raison, et j'observai ce qui se passait à bord.

Tout l'équipage était en grande tenue et vêtu avec une extrême propreté. On ne m'eût pas étonné en me disant que les chauffeurs travaillaient en habit noir.<sup>2</sup> Les officiers et les ingénieurs portaient leur plus bel uniforme à boutons d'or. Les souliers reluisaient d'un éclat britannique et rivalisaient avec l'intense irradiation des casquettes cirées. Tous ces braves gens semblaient chaussés et coiffés d'étoiles. Le capitaine et son second donnaient l'exemple, et gantés de frais, boutonnés militairement, luisants et parfumés, ils se promenaient sur les passerelles en attendant l'heure de l'office.

La mer était magnifique et resplendissait sous les premiers rayons du printemps. Aucune voile en vue. Le *Great-Eastern* occupait seul le centre mathématique de cet immense horizon. À dix heures, la cloche du bord tinta lentement et à intervalles réguliers. Le sonneur, un timonier en grande tenue, obtenait de cette cloche une sorte de sonorité religieuse, et non plus ces éclats métalliques dont elle accompagnait<sup>3</sup> le sifflet des chaudières, quand le steam-ship naviguait au milieu des brumes. On cherchait involontairement du regard le clocher du village qui vous appelait à la messe.

En ce moment, de nombreux groupes apparurent aux portes des capots de l'avant et de l'arrière. Hommes, femmes, enfants, s'étaient soigneusement habillés pour la circonstance. Les boulevards furent bientôt remplis. Les promeneurs échangeaient entre eux des saluts discrets. Chacun tenait à la main son livre de prières, et tous attendaient<sup>4</sup> que les derniers tintements eussent annoncé le commencement de l'office. En ce moment, je vis passer un monceau de Bibles

---

<sup>1</sup> MS f°38 : « qui [enraye] /suspend/ les affaires, [et qui [trois mots illisibles] des trains sur les rails-roads contrairement à ce qui se fait] qui éteint ».

<sup>2</sup> MS f°38 : « en me disant que les soutiers et les chauffeurs de quart travaillaient en habit noir ».

<sup>3</sup> MS f°39 : « ces éclats métalliques [qu'elle jetait dans] dont elle accompagnait ».

<sup>4</sup> MS f°39 : « Chacun portait son livre d'heures, et tous attendaient ».



entassées<sup>1</sup> sur le plateau qui servait ordinairement aux sandwiches. Ces Bibles furent distribuées sur les tables du temple.<sup>2</sup>

Le temple, c'était la grande salle à manger, formée par le rouffle de l'arrière, et qui, extérieurement, rappelait par sa longueur et sa régularité l'hôtel du Ministère des Finances sur la rue de Rivoli. J'entrai. Les fidèles « attablés »<sup>3</sup> étaient déjà nombreux. Un profond silence régnait dans l'assistance. Les officiers occupaient le chevet du temple. Au milieu d'eux, le capitaine Anderson trônait comme un pasteur. Mon ami Dean Pitferge s'était placé près de moi. Ses petits yeux ardents couraient sur toute cette assemblée. Il était là, j'ose le croire, plutôt en curieux qu'en fidèle.

À dix heures et demie, le capitaine se leva et commença l'office.<sup>4</sup> Il lut en anglais<sup>5</sup> un chapitre de l'Ancien Testament, le dixième de l'Exode.<sup>6</sup> Après chaque verset, les assistants murmuraient le verset suivant. On entendait distinctement le soprano aigu des enfants et le mezzo-soprano des femmes se détachant sur le baryton des hommes. Ce dialogue biblique dura une demi-heure environ.<sup>7</sup> Cette cérémonie, très simple et très digne à la fois, s'accomplissait avec une gravité toute puritaine, et le capitaine Anderson, le « maître après Dieu », faisant les fonctions de ministre à bord au milieu de cet immense océan, et parlant à cette foule suspendue sur un abîme, avait droit au respect même des plus indifférents. Si l'office s'était borné à cette lecture, c'eût été bien ; mais au capitaine succéda un orateur qui ne pouvait manquer d'apporter la passion et la violence là où devaient régner la tolérance et le recueillement.<sup>8</sup>

---

<sup>1</sup> MS f°39 : « un monceau de bibles, portées par un stewart [*sic*], et entassées ».

<sup>2</sup> MS f°39 : « Ces bibles furent [portées au temple et] distribuées sur les tables du Temple. »

<sup>3</sup> MS f°39 : « Les fidèles /, attablés ./ [assis devant les tables] ».

<sup>4</sup> MS f°39 : « le capitaine [A...] se leva, [prit une pose gracieuse] et commença l'office. »

<sup>5</sup> MS f°39 : « Il lut [d'une] /en anglais/ [voix aimable] ». En face de ce paragraphe, on distingue une note marginale d'Hetzel, au crayon : « /[faut-il laisser ces blagues qui blessent mortellement les anglais ou bien donner cependant le contrepoids et supposer que la gravité dont avait parlé le capitaine et peut-être que les catholiques en messe n'amuseraient pas]/ ». La transcription est de Philippe Scheinhardt (« Jules Verne sous la tutelle d'Hetzel », p. 81), qui voit sur ce feuillet les signes d'une véritable lutte entre Verne et son éditeur.

<sup>6</sup> Il s'agit du chapitre d'*Exode* où Moïse et Aaron annoncent un fléau de sauterelles sur le pays d'Égypte si Pharaon refuse de laisser partir les Israélites.

<sup>7</sup> Le reste de ce paragraphe est ajouté dans la marge droite du manuscrit (f°39), sans doute suite à l'intervention d'Hetzel (voir la note 3 ci-dessus). Verne avait d'abord écrit : « Ce dialogue biblique dura une demi-heure environ. [Je me demandais si cette simple lecture ferait les frais de l'office quand je vis un des assistants se lever et se poser on orateur.] »

<sup>8</sup> Dans la marge droite du f°40, on trouve un long commentaire au crayon par Hetzel vis-à-vis de la fin du chapitre treize. Les propos de l'éditeur sont rayés et

C'était le révérend dont il a été question, ce petit homme remuant, cet intrigant Yankee, un de ces ministres<sup>1</sup> dont l'influence est si grande dans les États de la Nouvelle-Angleterre. Son sermon était tout préparé<sup>2</sup> et l'occasion étant bonne, il voulait l'utiliser. L'aimable Yorick n'en eût-il pas fait autant ?<sup>3</sup> Je regardai le docteur Pitferge. Le docteur Pitferge ne sourcilla pas, et sembla disposé à essayer le feu du prédicateur.

Celui-ci boutonna gravement sa redingote noire, posa son chapeau de soie sur la table, tira son mouchoir avec lequel il toucha légèrement ses lèvres, et enveloppant l'assemblée d'un regard circulaire :

« Au commencement, dit-il, Dieu créa l'Amérique en six jours et se reposa le septième. »

Là-dessus, moi, je gagnai la porte.<sup>4</sup>

## XIV

Pendant le lunch, Dean Pitferge m'apprit que le révérend avait admirablement développé son texte. Les monitors, les béliers de guerre,<sup>5</sup> les forts cuirassés, les torpilles sous-marines, tous ces engins avaient manœuvré dans son discours. Lui-même, il s'était fait grand<sup>6</sup> de toute la grandeur de l'Amérique. S'il plaît à l'Amérique d'être prônée ainsi, je n'ai rien à dire.

En rentrant au grand salon, je lus<sup>7</sup> la note suivante :

*Lat. 50°8' N.*

*Long. 30°44' W.*

*Course : 255 miles.*

Toujours le même résultat. Nous n'avions encore fait que onze cents milles,<sup>8</sup> en comprenant les trois cent dix milles qui séparent Fastenet de Liverpool.

---

largement illisibles. En voici quelques bribes que nous avons pu néanmoins déchiffrer : «/[Cet officier à bord eût pu au contraire [...] singulier [...]. Jules si vous voulez [...]. Est-ce vérité ou de pure imagination si vous avez trouvé [...]. Que diable j'apprends [...]. C'est [...] d'un héros de roman de Sand. J'espère que la femme [...]. Enfin le roman est trop[...].]/ »

<sup>1</sup> MS f°40 : « l'un de ces ambitieux ministres ».

<sup>2</sup> MS f°40 : « [Il avait son] Son sermon était tout préparé ».

<sup>3</sup> L'allusion au fou du roi dans *Hamlet* de Shakespeare (décrit par Hamlet comme « a fellow of infinite jest, of most excellent fancy ») souligne sans doute par antithèse le peu de spontanéité du prédicateur sur le *Great Eastern*.

<sup>4</sup> MS f°40 : « Là dessus, moi, je gagnai la porte. [Il n'était que temps. J'éclatais !] »

<sup>5</sup> MS f°40 : « les « rams » de guerre ».

<sup>6</sup> MS f°40 : « Il s'était lui-même fait grand ».

<sup>7</sup> MS f°40 : « En rentrant au « great saloon », je lus ».

<sup>8</sup> MS f°40 : « onze cent quinze milles ».

Environ le tiers du voyage. Pendant toute la journée, officiers, matelots, passagers et passagères, continuèrent de se reposer « comme le Seigneur après la création de l'Amérique ». Pas un piano ne résonna dans les salons silencieux. Les échecs ne quittèrent pas leur boîte, ni les cartes leur étui. Le salon de jeu demeura désert.<sup>1</sup> J'eus l'occasion, ce jour-là, de présenter le docteur Pitferge au capitaine Corsican. Mon original amusa beaucoup le capitaine en lui racontant<sup>2</sup> la chronique secrète du *Great-Eastern*. Il tint à lui prouver que c'était un navire condamné, ensorcelé, auquel il arriverait fatalement malheur.<sup>3</sup> La légende du « mécanicien soudé » plut beaucoup à Corsican,<sup>4</sup> qui, en sa qualité d'Écossais, était grand amateur du merveilleux, mais il ne put, cependant, retenir un sourire d'incrédulité.<sup>5</sup>

« Je vois, répondit le docteur Pitferge, que le capitaine ne croit pas beaucoup à mes légendes ?

– Beaucoup !... c'est beaucoup dire ! répliqua Corsican.

– Me croirez-vous davantage, capitaine, demanda le docteur d'un ton plus sérieux, si je vous atteste que ce navire est hanté pendant la nuit ?

– Hanté ! s'écria le capitaine. Comment ! Voici les revenants qui s'en mêlent ? Et vous y croyez.

– Je crois, répondit Pitferge, je crois ce que racontent des personnes dignes de foi. Or, je tiens des officiers de quart et de quelques matelots, unanimes sur ce point, que pendant les nuits profondes une ombre, une forme vague, se promène sur le navire. Comment y vient-elle ? On ne sait. Comment disparaît-elle ? On ne le sait pas davantage.

– Par saint Dunstan !<sup>6</sup> s'écria le capitaine Corsican, nous la guetterons ensemble.

– Cette nuit ? demanda le docteur.

---

<sup>1</sup> MS f°40 : « La smoking-room elle-même demeura déserte. »

<sup>2</sup> MS f°40 : « en lui détaillant ».

<sup>3</sup> MS f°41 : « un navire condamné auquel il arriverait malheur ».

<sup>4</sup> On racontait couramment que pendant la construction du *Great Eastern*, un mécanicien et son apprenti avaient été enfermés à l'intérieur de la double coque du navire. Selon le site du Porthcurno Telegraph Museum, qui ne donne pourtant pas ses sources (voir la Bibliographie, p. 28), deux squelettes ont en effet été trouvés lorsque le navire a été démantelé en 1889–90.

<sup>5</sup> MS f°41 : « Corsican qui était, en sa qualité d'Écossais, grand amateur [d'elfes et de lutins] /du merveilleux, mais il ne put [s'empêcher de] retenir un sourire d'incrédulité./

[« – Je suis sûr, dit-il, qu'au milieu du tourbillon des flammes, on doit encore entendre les gémissements de cet infortuné. Pourvu qu'il ne fasse pas éclater les chaudières par esprit de vengeance. ] »

<sup>6</sup> Saint Dunstan (909–88), Archevêque de Canterbury de 960 à 978, fut longtemps le saint préféré des Anglais. Éclipsé plus tard par Thomas Beckett, il devient le saint patron des blessés de guerre. C'est donc en bon officier de Sa Majesté que le capitaine Corsican fait appel à Dunstan.



« Je vois », répondit le docteur. (Page 91)

– Cette nuit, si vous voulez. Et vous, monsieur, ajouta le capitaine, en se retournant vers moi, nous tiendrez-vous compagnie ?

– Non, dis-je, je ne veux point troubler l’incognito de ce fantôme. D’ailleurs, j’aime mieux penser que notre docteur plaisante.

– Je ne plaisante point, répondit l’entêté Pitferge.

– Voyons, docteur, dis-je. Est-ce que vous croyez sérieusement aux morts qui reviennent sur le pont des navires ?<sup>1</sup>

– Je crois bien aux morts qui ressuscitent, répondit le docteur, et cela est d’autant plus étonnant, que je suis médecin.

– Médecin ! fit le capitaine Corsican, en se reculant comme si ce mot l’eût inquiété.<sup>2</sup>

– Rassurez-vous, capitaine, répondit le docteur, souriant d’un air aimable, je n’exerce pas,<sup>3</sup> et vous comprendrez pourquoi je m’abstiens quand vous saurez ce qui m’est arrivé. Vous verrez si je n’ai pas, jusqu’à un certain point, le droit de penser que les morts ressuscitent !

– Nous vous écoutons, docteur.

– Il y a trente ans, reprit le docteur, je finissais mes études de médecine. J’étais un « *surgeon* » frais émoulu et très fier de mon savoir. Après avoir subi mes épreuves orales et écrites, je dus terminer mon examen par une opération à faire sur un cadavre. Il s’agissait de lui enlever délicatement l’os iliaque, qui, vous le savez, messieurs, s’articule de chaque côté du sacrum, et concourt à former le bassin. Il s’agissait d’opérer vite et bien. Je me rendis donc à l’amphithéâtre, précédé de mes examinateurs et suivi d’un imposant public d’étudiants. Une confiance imperturbable m’animait. Mes instruments reluisaient. Mon scalpel coupait comme... un scalpel. Je pris possession du cadavre, et je commençai l’opération avec une dextérité sans pareille. Un sourire général accueillit la propreté de mon travail, la netteté de mes incisions, la grâce de mon geste, l’élégance de mon attitude. Enfin, je touchai au terme de l’épreuve, et d’une main triomphante de rapportai mon os iliaque admirablement désarticulé !... Ah,

---

<sup>1</sup> MS f°41 : « – Voyons docteur, [sérieusement] dis-je, est-ce que vous croyez [aux] /sérieusement aux/ morts qui reviennent sur le pont des navires ? »

<sup>2</sup> MS f°41 : « fit le capitaine Corsican, [avec un geste d’effroi] /en se reculant comme si ce mot l’eût inquiété./ »

<sup>3</sup> MS f°41 : « je n’exerce pas ». La page qui suit est supprimée à grands traits horizontaux et obliques dans le manuscrit (ff°41–42). Dans les éditions du roman, le chapitre quatorze se termine abruptement ici par les mots « je n’exerce pas en voyage ». Dans la marge des ff°41–42, on distingue une série de commentaires d’Hetzel : « /[Oui mais un médecin qui renoncerait à la médecine parce qu’un mort ne serait pas définitivement mort sans ses remèdes, cela n’est pas croyable] [... sur quoi marchez-vous quel objectif que ces cadavres] [Mais cette histoire [...]] [Je trouve en tout ça des [...]] Ce n’est pas de bon goût du tout savez-vous ? [...] que voulez-vous qu’il soit pour le lecteur s’il n’est rien pour vous/ » Pour des remarques supplémentaires sur ce passage et les raisons pour lesquelles nous l’avons rétabli, voir notre présentation du texte, pp. 26–27.

messieurs, à ce moment comment ne suis-je pas tombé raide sur le pavé ? Mon mort s'était redressé, et d'une voix furieuse : « Eh, là-bas ! cria-t-il, voulez-vous bien me rendre mon os ! » Sur ce, je me sauvai comme un voleur, et je cours encore.

Un éclat de rire accueillit la narration de Dean Pitferge.

« Mais au moins, lui demanda sérieusement le capitaine Corsican, avez-vous rendu à ce malheureux son os iliaque ?

– Non, capitaine, répondit le docteur, je n'en ai pas eu le courage. Mais, ajouta-t-il en tirant de sa poche un couteau à quarante-cinq lames, j'en ai fait faire un manche ! »

## XV

Le lendemain, premier jour d'avril, l'océan avait un aspect printannier.<sup>1</sup> Il verdissait comme une prairie sous les premiers rayons du soleil.<sup>2</sup> Ce lever d'avril sur l'Atlantique fut superbe.<sup>3</sup> Les lames se déroulaient voluptueusement,<sup>4</sup> et quelques marsouins bondissaient comme des clowns dans le laiteux sillage du navire.<sup>5</sup>

Lorsque je rencontrai le capitaine Corsican, il m'apprit que le revenant annoncé par le docteur<sup>6</sup> n'avait point jugé à propos d'apparaître. La nuit, sans doute, n'avait pas été assez sombre pour lui. L'idée me vint alors que c'était une mystification de Pitferge, autorisée par ce premier jour d'avril, car en Amérique et en Angleterre, comme en France, cette coutume est fort suivie. Mystificateurs et mystifiés ne manquèrent pas. Les uns riaient, les autres se fâchaient. Je crois même que quelques coups de poing furent échangés, mais, entre Saxons, ces coups de poing ne finissent jamais par des coups d'épée.<sup>7</sup> On sait, en effet, qu'en Angleterre, le duel entraîne des peines très sévères. Officiers et soldats n'ont pas même la permission de se battre, sous quelque prétexte que ce soit. Le meurtrier est condamné aux peines afflictives et infamantes les plus graves, et je me rappelle que le docteur me cita le nom d'un officier qui est au bagne depuis dix ans pour avoir blessé mortellement son adversaire dans une rencontre très loyale, cependant.<sup>8</sup> On comprend donc qu'en présence de cette loi excessive, le duel ait complètement disparu des mœurs britanniques.

---

<sup>1</sup> MS f°42 : « l'océan [offrait] /avait/ un aspect printannier [*sic*] ».

<sup>2</sup> MS f°42 : « les premiers rayons de la saison nouvelle ».

<sup>3</sup> MS f°42 : « [était] fut superbe ».

<sup>4</sup> MS f°42 : « Les lames se roulaient voluptueusement au soleil ».

<sup>5</sup> MS f°42 : « du navire. [Tout renaissait sous l'influence du printemps.] »

<sup>6</sup> MS f°42 : « le revenant promis par le docteur ».

<sup>7</sup> MS f°42 : Le reste de ce paragraphe est ajouté dans la marge droite.

<sup>8</sup> MS f°42 : « une rencontre loyalement conduite, cependant ».

Par ce beau soleil, l'observation de midi fut très bonne. Elle donna en latitude 48°47', en longitude 36°48', et comme parcours deux cent cinquante milles seulement. Le moins rapide des transatlantiques aurait eu le droit de nous offrir une remorque. Cela contrariait fort le capitaine Anderson. L'ingénieur attribuait le manque de pression<sup>1</sup> à l'insuffisante ventilation des nouveaux foyers. Moi, je pensais que ce défaut de marche provenait surtout des roues, dont le diamètre avait été imprudemment diminué.

Cependant, ce jour-là, vers deux heures, une amélioration se produisit dans la vitesse du steam-ship. Ce fut l'attitude des deux jeunes fiancés qui me révéla ce changement. Appuyés près des bastingages<sup>2</sup> de tribord, ils murmuraient quelques joyeuses paroles et battaient des mains.<sup>3</sup> Ils regardaient en souriant les tuyaux d'échappement qui s'élevaient le long des cheminées du *Great-Eastern*, et dont l'orifice se couronnait d'une légère vapeur blanche. La pression avait monté dans les chaudières de l'hélice, et le puissant agent forçait<sup>4</sup> ses soupapes qu'un poids de vingt et une livres par pouce carré ne pouvait plus maintenir. Ce n'était encore qu'une faible expiration, une vague haleine, un souffle, mais nos jeunes gens la buvaient du regard. Non ! Denis Papin ne fut pas plus heureux, quand il vit la vapeur soulever à demi le couvercle de sa célèbre marmite !<sup>5</sup>

« Elles fument ! Elles fument ! s'écria la jeune miss, tandis qu'une légère vapeur s'échappait aussi de ses lèvres entrouvertes.

– Allons voir la machine ! » répondit le jeune homme en pressant sous son bras le bras de sa fiancée.

Dean Pitferge m'avait rejoint. Nous suivîmes l'amoureux couple jusque sur le grand rouffle.<sup>6</sup>

« Que c'est beau ! la jeunesse, me répétait-il.

– Oui, disais-je, la jeunesse à deux ! »

Bientôt, nous aussi nous étions penchés sur l'écoutille de la machine à hélice. Là, au fond de ce vaste puits, à soixante pieds sous nos yeux, nous apercevions les quatre longs pistons horizontaux qui se précipitaient l'un vers l'autre, en s'humectant à chaque mouvement d'une goutte d'huile lubrifiante.

---

<sup>1</sup> MS f°43 : « le [défaut] manque de pression ».

<sup>2</sup> MS f°43 : « Appuyés [l'un sur l'autre] près des bastingages ».

<sup>3</sup> MS f°43 : « et battaient [leurs] des mains [l'une dans l'autre] ».

<sup>4</sup> MS f°43 : « et le [précieux] /puissant/ agent [avait] for[cé]çait ».

<sup>5</sup> Denis Papin (1647–1714?), physicien et mathématicien français, est considéré comme l'inventeur de la première machine à vapeur à piston, vers 1679.

<sup>6</sup> MS f°43 : « Nous suivîmes l'amoureux couple jusque sur le grand spardeck. » En face du mot « suivîmes », une note marginale d'Hetzel, biffée : « / [Mais vous disiez je crois qu'ils ne s'aimeront plus et se sépareront à l'arrivée ?] / » L'éditeur confond manifestement les jeunes fiancés avec le couple péruvien.

Cependant, le jeune homme avait tiré sa montre, et la jeune fille, penchée sur son épaule, suivait la trotteuse qui mesurait les secondes.<sup>1</sup> Tandis qu'elle la regardait, son fiancé comptait les tours d'hélice.

« Une minute ! dit-elle.

– Trente-sept tours ! répondit le jeune homme.

– Trente-sept tours et demi, fit observer le docteur qui avait contrôlé l'opération.

– Et demi ! s'écria la jeune miss. Vous l'entendez, Edward ! Merci, monsieur », ajouta-t-elle en adressant au digne Pitferge son plus aimable sourire.

## XVI

En rentrant dans le grand salon, je vis ce programme<sup>2</sup> affiché à la porte :

### THIS NIGHT

#### FIRST PART

*Ocean Time*.....Mr. Mac Alpine.

Song : *Beautiful isle of the sea*<sup>3</sup> ..... Mr. Ewing.

Reading..... Mr. Affleet.

Piano solo : *Chant du berger*..... Mrs. Alloway.

Scotch song..... Docteur T...

*Intermission of ten minutes.*

#### SECOND PART<sup>4</sup>

Piano solo ..... Mr. Paul V.<sup>5</sup>

Burlesque. *Lady of Lyons* ..... Doctor T...

Entertainment ..... Sir James Anderson.

Song : *Happy moment* ..... Mr. Norville.

Song : *You remember* ..... Mr. Ewing.

#### FINALE

*God save the Queen.*

---

<sup>1</sup> MS f°43 : « suivait [du regard] la trotteuse qui mesurait les [minutes] secondes ».

<sup>2</sup> MS f°44 : « le programme suivant ».

<sup>3</sup> MS f°44 : « *Beautiful of the sea* ».

<sup>4</sup> MS f°44 : « Part second ». L'erreur que nous corrigeons ici n'a pas été remarquée au moment de l'édition du roman. Les nombreuses fautes d'anglais de Verne sont pourtant relevées dans la plupart des cas par les secrétaires de rédaction (voir à titre d'exemple la correction de « all its well », p. 106, n. 2).

<sup>5</sup> Les notes de voyage donnent simplement « Verne » ici.



C'était, on le voit, un concert complet, avec première partie, entracte, seconde partie et finale. Cependant, paraît-il, quelque chose manquait à ce programme, car j'entendis murmurer derrière moi :

« Bon ! Pas de Mendelssohn ! »

Je me retournai. C'était un simple steward qui protestait ainsi contre l'omission de sa musique favorite.

Je remontai sur le pont,<sup>1</sup> et je me mis à la recherche de Mac Elwin.<sup>2</sup> Corsican venait de m'apprendre que Fabian avait quitté sa cabine, et je voulais, sans l'importuner toutefois, le tirer de son isolement. Je le rencontrai sur l'avant du steam-ship. Nous causâmes pendant quelque temps, mais il ne fit aucune allusion à sa vie passée. À de certains moments, il restait muet et pensif, absorbé en lui-même, ne m'entendant plus, et pressant sa poitrine comme pour y comprimer un spasme douloureux. Pendant que nous nous promenions ensemble, Harry Drake nous croisa à plusieurs reprises. Toujours le même homme, bruyant et gesticulant, gênant comme serait un moulin en mouvement dans une salle de danse ! Me trompai-je ? je ne saurais le dire, car mon esprit était prévenu, mais il me sembla qu'Harry Drake observait Fabian avec une certaine insistance. Fabian dut s'en apercevoir, car il me dit :

« Quel est cet homme ?

– Je ne sais, répondis-je.

– Il me déplaît ! » ajouta Fabian.

Mettez deux navires en pleine mer, sans vent, sans courant, et ils finiront par s'accoster. Jetez deux planètes immobiles dans l'espace, et elles tomberont l'une sur l'autre. Placez deux ennemis au milieu d'une foule, et ils se rencontreront inévitablement. C'est fatal. Une question de temps, voilà tout.

Le soir arrivé, le concert eut lieu selon le programme. Le grand salon, rempli d'auditeurs, était brillamment éclairé. À travers les écoutilles entrouvertes passaient les larges figures basanées et les grosses mains noires des matelots. On eût dit des masques engagés dans les volutes du plafond. L'entrebâillement des portes fourmillait de stewards. La plupart des spectateurs, hommes et femmes, étaient assis, en abord, sur les divans latéraux, et au milieu, sur les fauteuils, les pliants et les chaises. Tous faisaient face au piano fortement boulonné entre les deux portes qui s'ouvraient sur le salon des dames. De temps en temps, un mouvement de roulis agitait l'assistance ; les chaises et les pliants glissaient ; une sorte de houle donnait une même ondulation à toutes ces têtes ; on se cramponnait les uns aux autres, silencieusement, sans plaisanter. Mais, en somme, pas de chute à craindre, grâce au tassement.

---

<sup>1</sup> MS f°44 : « Je remontai sur le pont. [Là, je rencontrai [enfin] Fabian. L'annonce de cette soirée concert le toucha peu. Il ne comptait pas y assister.] » Les lignes suivantes (« et je me mis à la recherche de Mac Elwin » jusqu'à « comprimer un spasme douloureux ») ont été ajoutées dans la marge de droite.

<sup>2</sup> MS f°44 : «/à la recherche de Mac Elwin [que je voulais tirer de son isolement]/ ».

On débuta par l'*Ocean-Time*. L'*Ocean-Time* était un journal quotidien, politique, commercial et littéraire, que certains passagers avaient fondé pour les besoins du bord. Américains et Anglais prisent fort ce genre de passe-temps. Ils rédigeaient leur feuille pendant la journée. Disons que si les rédacteurs ne sont pas difficiles<sup>1</sup> sur la qualité des articles, les lecteurs ne le sont pas davantage. On se contente de peu, et même de « pas assez ».

Ce numéro du 1<sup>er</sup> avril contenait un premier *Great-Eastern* assez pâteux sur la politique générale,<sup>2</sup> des faits divers qui n'auraient pas déridé un Français, des cours de bourse peu drôles, des télégrammes fort naïfs, et quelques pâles nouvelles à la main. Après tout, ces sortes de plaisanteries ne charment guère que ceux qui les font.<sup>3</sup> L'honorable Mac Alpine, un Américain dogmatique, lut avec conviction ses élucubrations peu plaisantes, au grand applaudissement des spectateurs, et il termina sa lecture par les nouvelles suivantes :

« On annonce que le président Johnson a abdiqué en faveur du général Grant.

– On donne comme certain que le pape Pie IX a désigné le Prince Impérial pour son successeur.

– On dit que Fernand Cortez vient d'attaquer en contrefaçon l'Empereur Napoléon III pour sa conquête du Mexique. »

Quand l'*Ocean-Time* eut été suffisamment applaudi, l'honorable Mr. Ewing, un ténor fort joli garçon, soupira *La Beauté de l'île de la mer*, avec toute la rudesse d'un gosier anglais.

Le « reading », la lecture, me parut avoir un attrait contestable. Ce fut tout simplement un digne Texien qui lut deux ou trois pages d'un livre dont il avait commencé la lecture à voix basse, et qu'il continua à voix haute. Il fut très applaudi.

*Le Chant du berger* pour piano solo, par Mrs. Alloway, une Anglaise qui jouait « en blond mineur », eût dit Théophile Gautier, et une farce écossaise du docteur T... terminèrent la première partie du programme.

Après dix minutes d'un entracte pendant lequel aucun auditeur ne consentit à quitter sa place, la seconde partie du concert commença. Le Français Paul V... fit entendre deux charmantes valse, inédites,<sup>4</sup> qui furent applaudies bruyamment. Le docteur du bord, un jeune homme brun, fort suffisant, récita une scène burlesque, sorte de parodie de *La Dame de Lyon*, drame fort à la mode en Angleterre.

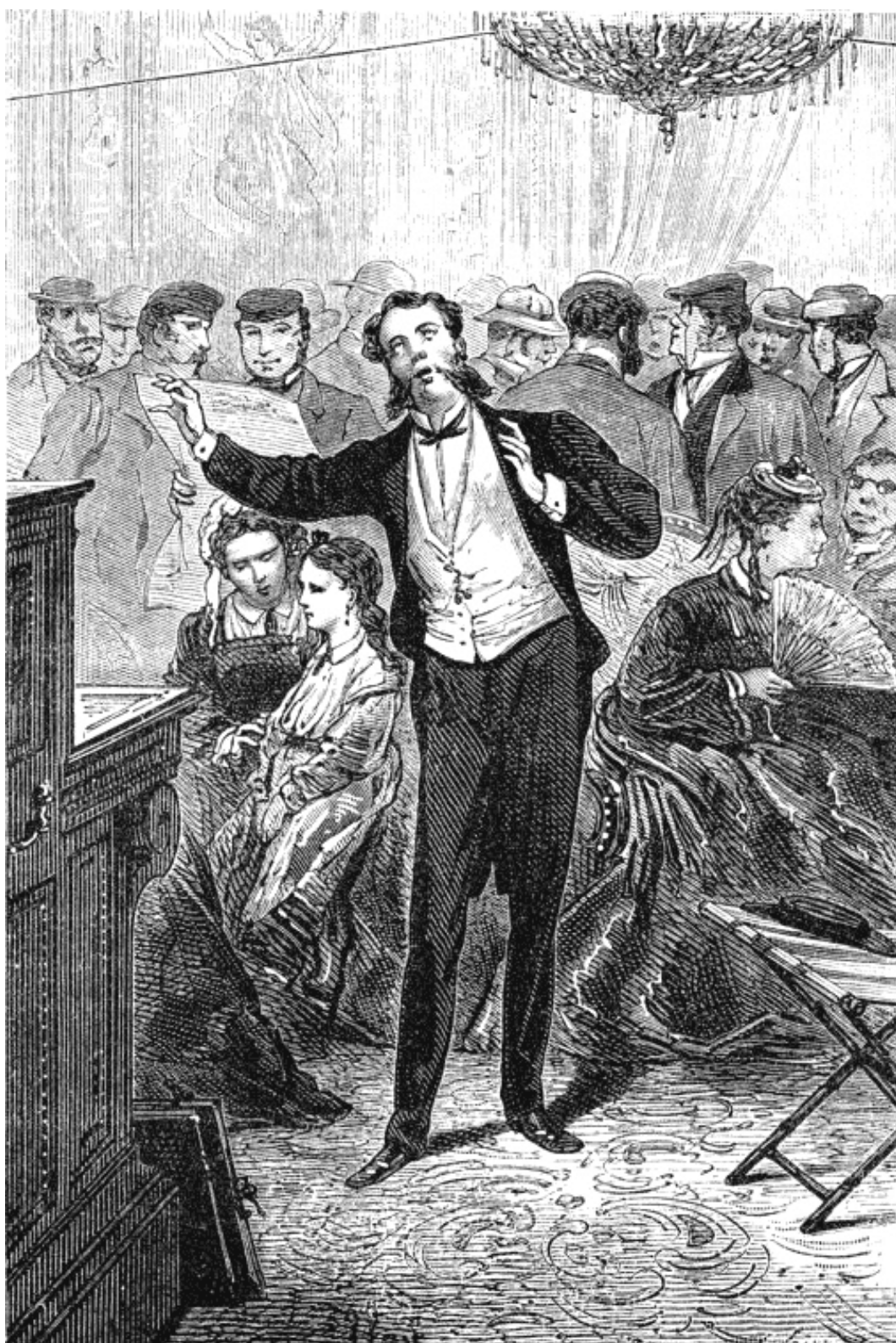
---

<sup>1</sup> MS f°45 : « Ils rédigent leur feuille pendant la journée, mais si les rédacteurs ne sont pas difficiles ».

<sup>2</sup> MS f°45 : « contenait un premier *Great-Eastern* [lourd et] assez pâteux, sur la politique générale » [*sic*]. Nous gardons, malgré son incohérence, le texte précis du manuscrit et des éditions.

<sup>3</sup> MS f°45 : « des télégrammes insuffisants, et quelques pâles nouvelles à la main [dont n'auraient pas voulu les journaux de notre petite presse]. /Après tout, ces sortes de plaisanteries ne charment guère que ceux qui les font./»

<sup>4</sup> MS f°46 : « deux ou trois magnifiques valse de lui ».



Un ténor fort joli garçon. (Page 98)

Au « burlesque » succéda « l'entertainment ». Que préparait sous ce nom Sir James Anderson ? Était-ce une conférence ou un sermon ? Ni l'un ni l'autre. Sir James Anderson se leva,<sup>1</sup> toujours souriant, tira un jeu de cartes de sa poche, retroussa ses manchettes blanches et fit des tours dont sa grâce rachetait la naïveté.<sup>2</sup> Hurrahs et applaudissements.

Après le *Happy moment* de Mr. Norville et le *You remember* de Mr. Ewing, le programme annonçait le *God save the Queen*. Mais quelques Américains prièrent Paul V..., en sa qualité de Français, de leur jouer le chant national de la France. Aussitôt, mon docile compatriote de commencer l'air de la Reine Hortense.<sup>3</sup> Réclamations énergiques d'un groupe de Nordistes qui voulaient entendre *La Marseillaise*.<sup>4</sup> Et, sans se faire prier, l'obéissant pianiste, avec une condescendance qui dénotait plus de facilité musicale que de convictions politiques, attaqua vigoureusement le chant de Rouget de l'Isle. Ce fut le grand succès de la soirée. Puis l'assemblée, debout, entonna lentement ce cantique national qui « prie Dieu de conserver la Reine ».<sup>5</sup>

En somme, cette soirée valait ce que valent les soirées d'amateurs, c'est-à-dire qu'elle eut surtout du succès pour les auteurs et leurs amis. Fabian ne s'y montra pas.

## XVII

Pendant la nuit du lundi au mardi, la mer fut très houleuse. Les cloisons recommencèrent leurs gémissements et les colis reprirent leur course<sup>6</sup> à travers les salons. Lorsque je montai sur le pont, vers sept heures du matin, la pluie tombait. Le vent vint à fraîchir. L'officier de quart fit serrer les voiles. Le steam-ship, n'étant plus appuyé, roula prodigieusement. Pendant cette journée du 2 avril, le pont resta désert. Les salons eux-mêmes étaient abandonnés. Les passagers s'étaient réfugiés dans les cabines, et les deux tiers des convives manquèrent au lunch et au dîner. Le whist fut impossible, car les tables fuyaient sous la main des joueurs. Les échecs étaient impraticables. Quelques intrépides, étendus sur les canapés, lisaient ou dormaient. Autant valait braver la pluie sur le pont. Là, les

---

<sup>1</sup> MS f°46 : « [II] Sir James quitta sa place ».

<sup>2</sup> MS f°46 : « releva ses manchettes blanches et fit des tours de cartes [fort primitifs] dont sa grâce [seule] rachetait la naïveté ».

<sup>3</sup> Eugénie-Hortense de Beauharnais (1783–1837), mère de Napoléon III, chantait dans son salon de Paris la romance « Partant pour la Syrie » dont elle avait composé elle-même l'accompagnement. Cette romance, inspirée par la campagne d'Égypte, est devenue le chant national sous le Second Empire.

<sup>4</sup> MS f°46 : « qui demandaient *La Marseillaise* ».

<sup>5</sup> MS f°46 : « prie Dieu de sauver la Reine ».

<sup>6</sup> MS f°46 : « Les cloisons recommencèrent leurs gémissements et les colis leur course ».

matelots vêtus de surouest et de casaques cirées se promenaient philosophiquement. Le second, juché sur la passerelle, bien enveloppé de son caoutchouc, faisait le quart. Sous cette averse, au milieu de ces rafales, ses petits yeux brillaient de plaisir. Il aimait cela, cet homme, et le steam-ship roulait à son gré !

Les eaux du ciel et de la mer se confondaient dans la brume à quelques encablures du navire. L'atmosphère était grise. Quelques oiseaux passaient en criant à travers cet humide brouillard. À dix heures, par tribord devant, on signala un trois-mâts-barque qui courait vent arrière ; mais sa nationalité ne put être reconnue.

Vers onze heures, le vent mollit et tourna de deux quarts. La brise hâla le nord-ouest. La pluie cessa presque subitement. L'azur du ciel se montra à travers quelques trouées de nuages. Le soleil apparut dans une éclaircie et permit de faire une observation plus ou moins parfaite. La notice porta les chiffres suivants :

*Lat. 46°29'N.*

*Long. 42°25'W.*

*Distance : 256 miles.*

Ainsi donc, bien que la pression eût monté dans les chaudières, la vitesse du navire ne s'était pas accrue. Mais il fallait en accuser le vent d'ouest, qui, prenant le steam-ship debout, devait considérablement retarder sa marche.

À deux heures, le brouillard s'épaissit de nouveau. La brise retombait et fraîchissait à la fois. L'opacité des brumes était si intense, que les officiers postés sur les passerelles ne voyaient plus les hommes à l'avant du navire. Ces vapeurs accumulées sur les flots constituent le plus grand danger de la navigation ; elles causent des abordages impossibles à éviter, et l'abordage en mer est plus à craindre encore que l'incendie.<sup>1</sup>

Aussi, au milieu des brumes, officiers et matelots veillaient avec le plus grand soin, surveillance qui ne fut pas inutile, car, subitement, vers trois heures, un trois-mâts apparut à moins de deux cents mètres du *Great-Eastern*, ses voiles masquées par une saute de vent, ne gouvernant plus. Le *Great-Eastern* évolua à temps et l'évita, grâce à la promptitude avec laquelle les hommes de quart l'avaient signalé au timonier. Ces signaux, fort bien réglés, se faisaient au moyen d'une cloche disposée sur la dunette de l'avant.<sup>2</sup> Un coup signifiait : navire devant. Deux coups : navire par tribord. Trois coups : navire par bâbord. Et aussitôt l'homme de barre gouvernait de manière à éviter l'abordage.

Le vent fraîchit jusqu'au soir. Cependant le roulis diminua, parce que la mer, déjà couverte au large par les hauts fonds de Terre-Neuve,<sup>3</sup> ne pouvait se faire. Aussi, un nouvel « entertainment » de Sir James Anderson fut-il annoncé

---

<sup>1</sup> MS f°46 : « et l'abordage en mer est plus à craindre encore que l'incendie. Le *Great-Eastern*, malgré sa taille, sa double coque, malgré la solidité de sa construction, coulerait comme un autre s'il était abordé par le travers. » Cette phrase supplémentaire n'est pas passée dans les éditions du roman.

<sup>2</sup> MS f°48 : « une cloche disposée sur l'avant de la smoking-room ».

<sup>3</sup> MS f°48 : « par les [bancs] /hauts fonds/ de Terre-Neuve ».

pour ce jour-là.<sup>1</sup> À l'heure dite, les salons se remplirent. Mais cette fois il ne s'agissait plus de tours de cartes. James Anderson raconta l'histoire de ce câble transatlantique qu'il avait posé lui-même. Il montra des épreuves photographiques représentant les divers engins inventés<sup>2</sup> pour l'immersion. Il fit circuler le modèle des épissures qui servirent au rajustement des morceaux du câble. Enfin, il mérita très justement les trois hurrahs qui accueillirent sa conférence, et dont une grande part revint au promoteur de cette entreprise,<sup>3</sup> l'honorable Cyrus Field, présent à cette soirée.

## XVIII

Le lendemain, 3 avril, dès les premières heures du jour, l'horizon offrait cette teinte particulière que les Anglais appellent « blink ». C'était une réverbération blanchâtre qui annonçait des glaces peu éloignées. En effet, le *Great-Eastern* naviguait alors dans ces parages où flottent les premiers icebergs, détachés de la banquise, qui sortent du détroit de Davis. Une surveillance spéciale fut organisée pour éviter les rudes atouchements de ces énormes blocs.

Il ventait alors une très forte brise de l'ouest. Des lambeaux de nuages, véritables haillons de vapeurs, balayaient la surface de la mer. À travers leurs trous, on distinguait l'azur du ciel. Un sourd clapotis sortait des vagues échevelées par le vent, et les gouttes d'eau pulvérisées s'en allaient en écume.

Ni Fabian, ni le capitaine Corsican, ni le docteur Pitferge n'étaient encore montés sur le pont. Je me dirigeai vers l'avant du navire. Là, le rapprochement des parois formait un angle confortable, une sorte de retraite, dans laquelle un ermite se fût volontiers retiré du monde. Je m'accotai dans ce coin, assis sur une claire-voie, mes pieds reposant sur une énorme poulie.<sup>4</sup> Le vent, prenant le navire debout et butant contre l'étrave, passait par-dessus ma tête sans l'effleurer. La place était bonne pour y rêver. De là, mes regards embrassaient toute l'immensité du navire. Je pouvais suivre ses longues lignes légèrement tonturées qui se relevaient vers l'arrière. Au premier plan, un gabier,<sup>5</sup> accroché dans les haubans de la misaine, se tenait d'une main et travaillait de l'autre avec une adresse remarquable. Au-dessous, sur le rouffle, se promenait le matelot de quart, allant et venant, les jambes écartées, et jetant un regard clair à travers ses paupières éraillées par les embruns. En arrière, sur les passerelles, j'entrevois un officier qui, le dos rond,

---

<sup>1</sup> MS f°48 : « annoncé pour /ce jour-là/ [le soir même] ».

<sup>2</sup> MS f°48 : « les divers engins [disposés] inventés ».

<sup>3</sup> MS f°48 : « cette [grande] entreprise ». En marge, une note d'Hetzel au crayon (quatre lignes barrées) qui commence : « /[Fabian était descendu.] / »

<sup>4</sup> MS f°48 : « sur l'énorme poulie [du grand étai] de l'étai de misaine ».

<sup>5</sup> MS f°49 : « [un matelot] /un gabier/ ».



Le dos rond, la tête encapuchonnée. (Pages 102–4)

la tête encapuchonnée,<sup>1</sup> résistait aux assauts du vent. De la mer je ne distinguais rien, si ce n'est une petite ligne d'horizon bleuâtre, tracée en arrière des tambours. Emporté par ses puissantes machines, le steam-ship, tranchant les flots de son étrave aiguë, frissonnait comme les flancs d'une chaudière dont les feux sont d'échappement.<sup>2</sup> Mais le colossal navire, debout au vent et porté sur trois lames, ressentait à peine les agitations de cette mer, sur laquelle, moins indifférent aux ondulations, un transatlantique eût été secoué par les coups de tangage.<sup>3</sup>

À midi et demi, le point affiché ne donna en latitude que 44°53' nord, et en longitude 47°6' ouest. Deux cent vingt-sept milles seulement depuis vingt-quatre heures ! Les jeunes fiancés devaient maudire ces roues qui ne tournaient pas, cette hélice dont les mouvements languissaient,<sup>4</sup> et cette insuffisante vapeur qui n'agissait pas au gré de leurs désirs !

Vers trois heures, le ciel, nettoyé par le vent, resplendit. Les lignes de l'horizon, formées d'un trait net, semblèrent s'élargir autour de ce point central que le *Great-Eastern* occupait. La brise mollit, mais la mer se souleva longtemps en larges lames, étrangement vertes et festonnées d'écume. Si peu de vent ne comportait pas tant de houle. Ces ondulations étaient disproportionnées. On peut dire que l'Atlantique boudait encore.

À trois heures trente-cinq minutes, un trois-mâts fut signalé sur bâbord. Il envoya son numéro. C'était un Américain, *L'Illinois*, faisant route pour l'Angleterre.

En ce moment, le lieutenant H... m'apprit que nous passions sur la queue du banc<sup>5</sup> de New-Found-Land, nom que les Anglais donnent aux hauts-fonds de Terre-Neuve. Ce sont les riches parages où se fait la pêche de ces morues, dont trois suffiraient à alimenter l'Angleterre et l'Amérique, si tous leurs œufs éclosaient.

La journée se passa sans incident. Le pont fut fréquenté par ses promeneurs accoutumés. Jusqu'ici, aucun hasard n'avait mis en présence Fabian et Harry Drake, que le capitaine Archibald et moi, nous ne perdions pas de vue. Le soir réunit au grand salon ses dociles habitués.<sup>6</sup> Toujours mêmes exercices, lectures et chants, provoquant les mêmes bravos prodigués par les mêmes mains aux mêmes

---

<sup>1</sup> MS f°49 : « En arrière, sur les passerelles, se cramponnait un officier qui, le dos rond, les mains dans les poches, la tête encapuchonnée ».

<sup>2</sup> MS f°49 : « Quelques tourbillons de vapeur se tordaient à l'extrémité des tuyaux d'échappement, véritablement arrachés par ce vent qui les condensait avec une extrême rapidité. »

<sup>3</sup> MS f°49 : « Mais le colossal navire, debout à la mer et porté sur trois lames, [roulait à peine] remuait à peine en ce moment où, moins indifférent aux ondulations, un transatlantique eût été [harassé] assailli par les coups de tangage. »

<sup>4</sup> MS f°49 : « cette hélice [qui ne [se vissait ?] pas dans les eaux] /dont les mouvements languissaient/ ».

<sup>5</sup> MS f°49 : « la queue des bancs ».

<sup>6</sup> MS f°50 : « ses clients habituels ».



virtuoses, que je finissais par trouver moins médiocres.<sup>1</sup> Une discussion assez vive éclata, par extraordinaire, entre un Nordiste et un Texien. Celui-ci demandait « un empereur » pour les États du Sud. Fort heureusement, cette discussion politique, qui menaçait de dégénérer en querelle, fut interrompue par l'arrivée d'une dépêche imaginaire<sup>2</sup> adressée à l'*Ocean-Time* et conçue en ces termes : « Le capitaine Semmes, ministre de la guerre, a fait payer par le Sud les ravages de l'Alabama ! »

## XIX

En quittant le salon vivement éclairé, je remontai sur le pont avec le capitaine Corsican.<sup>3</sup> La nuit était profonde. Pas une constellation au firmament. Autour du navire,<sup>4</sup> une ombre impénétrable. Les fenêtres des rouffles brillaient comme des gueules de four. À peine voyait-on les hommes de quart qui arpentaient pesamment les dunettes.<sup>5</sup> Mais on respirait le grand air, et le capitaine humait ses fraîches molécules à pleins poumons.

« J'étouffais dans ce salon, me dit-il. Ici, au moins, je nage en pleine atmosphère ! Voilà une absorption vivifiante. Il me faut mes cent mètres cubes d'air pur par vingt-quatre heures ou je suis à demi asphyxié.

– Respirez, capitaine, respirez à votre aise, lui répondis-je. Il y a de l'air ici pour tout le monde, et la brise ne vous chicane pas votre contingent. C'est une bonne chose que l'oxygène, et il faut bien avouer que nos Parisiens ou nos Londoniens ne le connaissent que de réputation.

– Oui ! répliqua le capitaine, ils lui préfèrent l'acide carbonique. Chacun son goût. Pour mon compte, je le déteste, même dans le vin de Champagne ! »

Tout en causant, nous longions le boulevard de tribord, abrités du vent par la haute paroi des rouffles. De gros tourbillons de fumée, constellés d'étincelles, s'échappaient des cheminées noires. Le ronflement des machines accompagnait le sifflement<sup>6</sup> de la brise dans les haubans de fer qui résonnaient comme les cordes

---

<sup>1</sup> MS f°50 : « ses aux mêmes virtuoses /que je finissais par trouver moins médiocres./ »

<sup>2</sup> MS f°50 : « Fort heureusement, elle fut interrompue par l'arrivée d'une dépêche imaginaire [apporté par un stewart] ». En marge, une note d'Hetzel au crayon, biffée : « /[arrivée comment cette dépêche]/.

<sup>3</sup> MS f°50 : « En quittant le salon brillamment éclairé, je remontai sur le pont [en compagnie du] avec le capitaine Corsican. »

<sup>4</sup> MS f°50 : « Tout autour du navire ».

<sup>5</sup> MS f°50 : « les spardecks ».

<sup>6</sup> MS f°50 : « Le ronflement des machines [se mêlait aux] accompagnait le sifflement[s] ».

d'une harpe.<sup>1</sup> À ce brouhaha se mêlait de quart d'heure en quart d'heure le cri des matelots de bordée : *All's well ! All's well !* Tout va bien ! Tout va bien !<sup>2</sup>

En effet, aucune précaution n'avait été négligée pour assurer<sup>3</sup> la sécurité du navire au milieu de ces parages fréquentés par les glaces. Le capitaine faisait puiser un seau d'eau, chaque demi-heure, afin d'en reconnaître la température, et si cette température fût tombée à un degré inférieur, il n'eût pas hésité à changer sa route. Il savait, en effet, que, quinze jours avant, le *Péreire* s'était vu bloqué par les icebergs sous cette latitude, danger qu'il fallait éviter.<sup>4</sup> Du reste, son ordre de nuit prescrivit une surveillance rigoureuse. Lui-même ne se coucha pas. Deux officiers restèrent à ses côtés sur la passerelle, l'un aux signaux des roues, l'autre aux signaux de l'hélice. De plus, un lieutenant et deux hommes firent le quart sur la dunette de l'avant,<sup>5</sup> tandis qu'un quartier-maître et un matelot se tenaient à l'étrave du steam-ship. Les passagers pouvaient être tranquilles.<sup>6</sup>

Après avoir observé ces dispositions, le capitaine Corsican et moi, nous revînmes vers l'arrière. L'idée nous prit de passer encore quelque temps sur le grand rouffle,<sup>7</sup> avant de regagner nos cabines, comme feraient de paisibles citadins sur la grande place de leur ville.<sup>8</sup>

L'endroit nous parut désert. Bientôt, cependant, nos yeux étant faits à cette obscurité, nous aperçûmes un homme accoudé sur le garde-fou,<sup>9</sup> dans une complète immobilité. Corsican, après l'avoir regardé attentivement, me dit :

« C'est Fabian ! »

C'était Fabian, en effet. Nous le reconnûmes ; mais perdu dans une muette contemplation, il ne nous vit pas. Ses regards semblaient fixés sur un angle du rouffle, et je les voyais briller dans l'ombre. Que regardait-il ainsi ? Comment pouvait-il percer cette obscurité profonde ? Je pensais que mieux valait le laisser à ses réflexions. Mais le capitaine Corsican s'approchant :

« Fabian ? » dit-il.<sup>10</sup>

Fabian ne répondit pas. Il n'avait pas entendu.<sup>11</sup> Corsican l'appela de nouveau. Fabian tressaillit, tourna la tête un instant et prononça ce seul mot :

« Chut ! »

---

<sup>1</sup> MS f°50 : « comme les cordes d'une harpe [éolienne] ».

<sup>2</sup> MS f°50 : « all its well ! all its well ! Tout est bien ! Tout va bien. » [sic]

<sup>3</sup> MS ff°50-51 : « aucune précaution n'avait été négligée qui devait assurer ».

<sup>4</sup> MS f°51 : « danger qu'il fallait éviter [à tout prix] ».

<sup>5</sup> MS f°51 : « firent le quart sur la smoking room ».

<sup>6</sup> MS f°51 : En marge, une note d'Hetzl au crayon (plusieurs lignes barrées) où l'on distingue au début : « /[Faites des conversations de matelots, que l'un parle à l'autre de sa femme, de ses enfants...]/ ».

<sup>7</sup> MS f°51 : « sur le grand spardeck ».

<sup>8</sup> MS f°51 : « sur la grande place de leur petite ville ».

<sup>9</sup> MS f°51 : « sur la rambarde ».

<sup>10</sup> MS f°51 : « dit-il [en lui touchant l'épaule] ».

<sup>11</sup> MS f°51 : « Il n'avait pas entendu [la voix du capitaine]. »



« La dame noire ! » (Page 108)

Puis, de la main, il désigna une ombre<sup>1</sup> qui se mouvait lentement à l'extrémité du rouffle. C'était une forme à peine visible que regardait Fabian. Puis, souriant tristement :

« La dame noire ! » murmura-t-il.

Un tressaillement m'agita.<sup>2</sup> Le capitaine Corsican m'avait pris le bras et je sentis qu'il tressaillait aussi. La même pensée nous avait frappés tous deux. Cette ombre, c'était l'apparition<sup>3</sup> annoncée par le docteur Pitferge.

Fabian était retombé dans sa rêveuse contemplation. Moi, la poitrine oppressée, l'œil trouble, je regardais cette forme humaine, à peine estompée dans l'ombre, qui bientôt se profila plus nettement à nos regards.<sup>4</sup> Elle s'avavançait, hésitait, allait, s'arrêtait, reprenait sa marche,<sup>5</sup> semblant plutôt glisser que marcher. Une âme errante ! À dix pas de nous, elle demeura immobile. Je pus distinguer alors la forme d'une femme élancée, drapée étroitement dans une sorte de burnous brun, le visage couvert d'un voile épais.<sup>6</sup>

« Une folle ! une folle ! n'est-ce pas ? » murmura Fabian.

Et c'était une folle, en effet. Mais Fabian ne nous interrogeait pas.<sup>7</sup> Il se parlait à lui-même.

Cependant, cette pauvre créature s'approcha plus près encore. Je crus voir ses yeux briller à travers son voile, quand ils se fixèrent sur Fabian. Elle vint jusqu'à lui. Fabian se redressa, électrisé. La femme voilée lui mit la main sur le cœur comme pour en compter les battements... Puis, s'échappant, elle disparut par l'arrière du rouffle.<sup>8</sup>

Fabian retomba,<sup>9</sup> presque agenouillé, les mains tendues.

« Elle ! » murmura-t-il.

Puis, secouant la tête :

« Quelle hallucination ! » ajouta-t-il.

Le capitaine Corsican lui prit alors la main :

« Viens, Fabian, viens », dit-il, et il entraîna son malheureux ami.<sup>10</sup>

---

<sup>1</sup> MS f°51 : « il nous désigna une sorte d'ombre ».

<sup>2</sup> MS f°51 : « Un tressaillement me saisit. »

<sup>3</sup> MS f°51 : « La même pensée nous avait frappés tous deux. C'était [bien] là l'apparition ».

<sup>4</sup> MS f°52 : « à peine estompée [dans l'ombre] comme une fugitive vapeur. En ce moment cette ombre [se détacha de], plus noire que la nuit, se profila [plus] nettement à nos regards ».

<sup>5</sup> MS f°52 : « s'arrêtait, [puis revint vers nous,] reprenait sa marche ».

<sup>6</sup> MS f°52 : « le visage voilé d'un épais tissu ».

<sup>7</sup> MS f°52 : « Une folle ! une [pauvre] folle ! n'est-ce pas ? murmura Fabian. Folle ! oui ! Folle ! [que lui répondre?] Mais [il ne] Fabian ne nous interrogeait pas. »

<sup>8</sup> MS f°52 : « Fabian se redressa, [comme] électrisé. La folle lui mit la main sur le cœur comme pour en compter les battements, puis elle [se retira ?] disparut par l'arrière du rouffle ».

<sup>9</sup> MS f°52 : « Fabian était retombé ».

<sup>10</sup> MS f°52 : « et il emmena [notre] /son/ malheureux ami ».

## XX

Corsican et moi, nous ne pouvions plus douter.<sup>1</sup> C'était Ellen, la fiancée de Fabian, la femme d'Harry Drake. La fatalité les avait réunis tous trois sur le même navire. Fabian ne l'avait pas reconnue, bien qu'il se fût écrié : Elle ! elle ! Et comment aurait-il pu la reconnaître ? Mais il ne s'était pas trompé en disant : une folle ! Ellen était folle, et nous devons penser que la douleur,<sup>2</sup> le désespoir, sa vie brisée, son amour tué dans son cœur, le contact de l'homme indigne qui l'avait arrachée à Fabian, la ruine, la misère, la honte, avaient brisé son âme !<sup>3</sup> Voilà ce dont je parlais le lendemain matin avec Corsican.<sup>4</sup> Nous n'avions d'ailleurs aucun doute sur l'identité de cette jeune femme.<sup>5</sup> C'était Ellen qu'Harry Drake entraînait avec lui vers ce continent américain et qu'il associait encore à sa vie d'aventures. Le regard du capitaine s'allumait d'un feu sombre en songeant à ce misérable. Moi, je sentais mon cœur bondir. Que pouvions-nous contre lui, le mari, le maître ? Rien.<sup>6</sup> Mais le point le plus important, c'était d'empêcher une nouvelle rencontre entre Fabian et Ellen, car Fabian finirait par reconnaître sa fiancée, ce qui amènerait la catastrophe que nous voulions éviter. Toutefois, on pouvait espérer<sup>7</sup> que ces deux pauvres êtres ne se reverraient pas. La malheureuse Ellen ne paraissait jamais pendant le jour ni dans les salons, ni sur le pont du navire. La nuit seulement, trompant son geôlier sans doute, elle venait se baigner dans cet air humide et demander à la brise un apaisement passager ! Dans quatre jours, au plus tard, le *Great-Eastern* aurait atteint les passes de New-York. Nous pouvions donc croire que le hasard ne déjouerait pas notre surveillance, et que Fabian ne serait pas instruit de la présence d'Ellen<sup>8</sup> pendant cette traversée de l'Atlantique ! Mais nous comptions sans les événements.

---

<sup>1</sup> MS f°52 : « [Le capitaine] Corsican et moi, nous ne pouvions plus [en] douter. »

<sup>2</sup> MS f°52 : « Ellen était folle, /[et pouvait-on douter que la] et nous devons penser que la/ douleur ».

<sup>3</sup> MS f°52 : « la ruine, la misère, la honte, [n'était pas de quoi] /[la [mot illisible] eussent] avaient suffi à/ briser [une] son âme ».

<sup>4</sup> MS f°52 : « le lendemain matin avec [le capitaine] Corsican. /[et comme moi, sans doute possible, il attribuait]/ ».

<sup>5</sup> MS f°52 : « Nous n'avions [plus] aucun doute sur l'identité de cette pauvre folle. »

<sup>6</sup> MS f°52 : « Que pouv[ait-il]ions-nous contre lui, le mari, le maître ? Rien, [et son cœur bondissait de rage !] »

<sup>7</sup> MS ff°52-53 : « Mais le point le plus important, c'était d'empêcher une nouvelle rencontre entre Fabian et Ellen. /car Fabian finirait par reconnaître sa fiancée, ce qui amènerait la catastrophe que nous voulions éviter. Toutefois/ [Une catastrophe serait survenue, dont les conséquences eussent été désastreuses. Mais] on pouvait espérer ».

<sup>8</sup> MS f°53 : « et que [toute sa vie Fabien ignorerait] jamais Fabian ne serait instruit de la présence d'Ellen ». En marge, une note d'Hetzel, biffée, où l'on

La direction du steam-ship avait été un peu modifiée pendant la nuit. Trois fois, le navire, trouvant l'eau à 27° Fahrenheit, c'est-à-dire de 3 à 4° centigrades au-dessous de zéro, était descendu vers le sud.<sup>1</sup> On ne pouvait mettre en doute la présence de glaces très rapprochées. En effet, ce matin-là, le ciel présentait un éclat particulier ; l'atmosphère était blanche ; tout le nord s'éclairait d'une intense réverbération, évidemment produite par le pouvoir réfléchissant des icebergs.<sup>2</sup> Une brise piquante traversait l'air, et vers dix heures, une petite neige très fine vint subitement poudrer à blanc le steam-ship. Puis un banc de brumes se leva, au milieu duquel nous signalions notre présence par de nombreux coups de sifflets ; bruit assourdissant qui effaroucha<sup>3</sup> des volées de mouettes posées sur les vergues du navire.

À dix heures et demie, le brouillard s'étant levé, un steamer à hélice parut à l'horizon sur tribord. L'extrémité blanche de sa cheminée indiquait qu'il appartenait à la compagnie Inman, faisant le transport des émigrants de Liverpool sur New-York. Ce bâtiment nous envoya son numéro. C'était le *City of Limerick*, de quinze cent trente tonneaux de jauge, et de deux cent cinquante-six chevaux de force. Il avait quitté New-York samedi, et, par conséquent, il se trouvait en retard.

Avant le lunch, quelques passagers organisèrent une poule qui ne pouvait manquer de plaire à ces amateurs<sup>4</sup> de jeux et de paris. Le résultat de cette poule ne devait pas être connu avant quatre jours. C'était ce qu'on appelle la « poule du pilote ». Lorsqu'un navire arrive sur les atterrages, personne n'ignore qu'un pilote monte à son bord.<sup>5</sup> On divise donc les vingt-quatre heures du jour et de la nuit en quarante-huit demi-heures ou quatre-vingt-seize quarts d'heure, suivant le nombre des passagers. Chaque joueur met un enjeu d'un dollar, et le sort lui attribue l'une de ces demi-heures ou l'un de ces quarts d'heure. Le gagnant des quarante-huit ou quatre-vingt-seize dollars est celui pendant le quart d'heure duquel le pilote met le pied sur le navire. On le voit, le jeu est peu compliqué. Ce ne sont plus des courses de chevaux ; ce sont des courses de quarts d'heure.

Ce fut un Canadien, l'honorable Mac Alpine, qui prit la direction de l'affaire. Il réunit facilement quatre-vingt-seize parieurs, parmi lesquels quelques parieuses et non les moins âpres au jeu.<sup>6</sup> Je suivis le courant et j'engageai mon dollar. Le sort me désigna le soixante-quatrième quart d'heure. C'était un mauvais numéro dont je n'avais aucune chance de me défaire avec profit. En effet, ces divisions du temps sont comptées d'un midi au midi suivant. Il y a donc des quarts d'heure de jour et des quarts de nuit. Ces derniers n'ont aucune valeur aléatoire,<sup>7</sup>

---

distingue : «/[Je les trouve bien [mot illisible] de laisser cette femme à son mari.]/ »

<sup>1</sup> MS f°53 : « s'était reculé vers le sud ».

<sup>2</sup> MS f°53 : « des [glaces] /ice-bergs/ ».

<sup>3</sup> MS f°53 : « qui effarouchait ».

<sup>4</sup> MS f°53 : « ne pouvait manquer de plaire à ces [Anglo-Saxons si] amateurs ».

<sup>5</sup> MS f°53 : « Lorsqu'un navire arrive sur les atterrages, un pilote monte à bord. »

<sup>6</sup> MS f°54 : « non les moins âpres au [gain] /jeu/ ».

<sup>7</sup> MS f°54 : « Ces derniers ne valent rien ».

car il est rare que les navires s'aventurent sur les atterrages au milieu de l'obscurité, et, par conséquent, les chances de recevoir un pilote à bord pendant la nuit sont très diminuées. Je me consolai aisément.<sup>1</sup>

En redescendant au salon, je vis qu'une lecture avait été affichée pour le soir. Le missionnaire de l'Utah annonçait une conférence sur le Mormonisme. Bonne occasion de s'initier aux mystères de la Cité des Saints. D'ailleurs, cet Elder, Mr. Hatch, devait être un orateur et un orateur convaincu. L'exécution ne pouvait donc manquer d'être digne de l'œuvre. Les passagers accueillirent favorablement l'annonce de cette conférence.<sup>2</sup>

Le point affiché avait donné les chiffres suivants :

*Lat. 42°32' N.*

*Long. 51°59' W.*

*Course : 254 miles.*

Vers trois heures de l'après-midi, les timoniers signalèrent l'approche d'un grand steamer à quatre mâts. Ce navire modifia légèrement sa route afin de se rapprocher du *Great-Eastern*, dans l'intention de lui donner son numéro. De son côté, le capitaine laissa porter un peu, et bientôt le steamer lui envoya son nom. C'était l'*Atlanta*, un de ces grands bâtiments qui font le service de Londres à New-York en touchant à Brest. Il nous salua au passage, et nous lui rendîmes son salut.<sup>3</sup> Peu de temps après, comme il courait à contre-bord, il avait disparu.

En ce moment,<sup>4</sup> Dean Pitferge m'apprit, non sans déplaisir, que la conférence de Mr. Hatch était interdite. Les puritaines du bord n'avaient pas permis à leurs maris de s'initier aux mystères du Mormonisme !

## XXI

À quatre heures,<sup>5</sup> le ciel, qui avait été voilé jusqu'alors, se dégagea. La mer s'était apaisée. Le navire ne roulait plus. On aurait pu se croire en terre ferme. Cette immobilité du *Great-Eastern* donna aux passagers l'idée d'organiser des courses. Le turf d'Epsom n'eût pas offert une piste meilleure, et quant aux chevaux, à défaut de *Gladiator* ou de *Fille de l'air*, ils devaient être remplacés par des Écossais pur sang qui les valaient bien. La nouvelle ne tarda pas à se répandre. Aussitôt les sportsmen d'accourir, les spectateurs de quitter les salons et les cabines. Un Anglais, l'honorable Mac Karthy, fut nommé commissaire, et les coureurs se présentèrent sans retard. C'étaient une demi-douzaine de matelots,

---

<sup>1</sup> MS f°54 : « Je me consolai aisément [de ce déboire]. »

<sup>2</sup> MS f°54 : « Les passagers [en général] accueillirent favorablement l'annonce de cette conférence [et assurèrent un nombreux auditoire à ce héros du Lac Salé]. »

<sup>3</sup> MS f°54 : « Il nous salua au passage, et nous lui rendîmes son salut, comme des navires bien élevés. »

<sup>4</sup> MS f°54 : « [Le soir venu, j'appris] En ce moment Dean Pitferge m'apprit ». »

<sup>5</sup> MS f°54 : « À quatre heures [du soir] ». »

sortes de centaures, à la fois chevaux et jockeys, tout prêts à disputer le grand prix du *Great-Eastern*.

Les deux boulevards<sup>1</sup> formaient le champ de course. Les coureurs devaient faire trois fois le tour du navire, et franchir ainsi un parcours<sup>2</sup> de treize cents mètres environ. C'était suffisant. Bientôt les tribunes, je veux dire les dunettes, furent envahies par la foule des curieux, armés de lorgnettes, et dont quelques-uns<sup>3</sup> avaient arboré « le voile vert », pour se protéger sans doute contre la poussière de l'Atlantique. Les équipages manquaient, j'en conviens, mais non la place pour les ranger en files. Les dames en grande toilette se pressaient principalement sur les rouffles de l'arrière. Le coup d'œil était charmant.

Fabian, le capitaine Corsican, le docteur Dean Pitferge et moi, nous nous étions postés sur la dunette de l'avant.<sup>4</sup> C'était là ce qu'on pouvait appeler l'enceinte du pesage. Là s'étaient réunis les véritables gentlemen-riders.<sup>5</sup> Devant nous se dressait le poteau de départ et d'arrivée. Les paris ne tardèrent pas à s'engager avec un entrain britannique. Des sommes considérables furent risquées, rien que sur la mine des coureurs, dont les hauts faits, cependant, n'étaient pas encore inscrits au « stud-book ». Je ne vis pas sans inquiétude Harry Drake se mêler de ces préparatifs avec son aplomb accoutumé, discutant, disputant, tranchant d'un ton qui n'admettait pas de réplique. Très heureusement, Fabian, bien qu'il eût engagé quelques livres dans la course, me parut assez indifférent à tout le tapage. Il se tenait à l'écart, le front toujours soucieux, la pensée toujours au loin.<sup>6</sup>

Parmi les coureurs qui se présentèrent,<sup>7</sup> deux avaient plus particulièrement attiré l'attention publique. L'un, un Écossais de Dundee, nommé Wilmore, petit homme maigre, dératé, désossé, la poitrine large, l'œil ardent, passait pour être un des favoris.<sup>8</sup> L'autre, grand diable bien découpé, un Irlandais du nom d'O'Kelly, long comme un cheval de course balançait aux yeux des connaisseurs les chances de Wilmore. On le demandait à un contre trois, et pour mon compte, partageant l'engouement général, j'allais risquer sur lui quelques dollars, quand le docteur me dit :

« Prenez le petit,<sup>9</sup> croyez-moi. Le grand est disqualifié.  
– Que voulez-vous dire ?

---

<sup>1</sup> MS f°55 : « Les deux [grands] boulevards ».

<sup>2</sup> MS f°55 : « Les coureurs, en faisant trois fois le tour du navire, franchissaient un parcours ».

<sup>3</sup> MS f°55 : « Bientôt les tribunes, je veux dire les spardecks, furent envahies par la foule des [spectateurs] curieux, et dont quelques-uns ».

<sup>4</sup> MS f°55 : « nous étions postés sur la smoking-room ».

<sup>5</sup> MS f°55 : « Là [se] s'étaient réunis[saient] les véritables gentlemen-riders [et les parieurs] ».

<sup>6</sup> MS f°55 : « la pensée égarée [au loin] ».

<sup>7</sup> MS f°55 : « qui [s'étaient] se présent[és]èrent ».

<sup>8</sup> MS f°55 : « [se présentait] s'offrait comme un des favoris ».

<sup>9</sup> MS f°55 : « Prenez l'autre ».



– Je veux dire, répondit sérieusement le docteur, que ce n'est pas un pur sang. Il peut avoir une certaine vitesse initiale, mais il n'a pas de fonds. Le petit, au contraire, l'Écossais, a de la race. Voyez son corps maintenu bien droit sur ses jambes, et son poitrail bien ouvert, sans raideur. C'est un sujet qui a dû s'entraîner plus d'une fois dans la course sur place, c'est-à-dire en sautant d'un pied sur l'autre de manière à produire<sup>1</sup> au moins deux cents mouvements par minute. Pariez pour lui, vous dis-je, vous n'aurez pas à le regretter. »

Je suivis le conseil de mon savant docteur, et je pariai pour Wilmore. Quant aux quatre autres coureurs, ils n'étaient même pas en discussion.

Les places furent tirées. Le sort favorisa l'Irlandais, qui eut la corde. Les six coureurs se placèrent en ligne sur la limite du poteau. Pas de faux départ à craindre, ce qui simplifiait le mandat du commissaire.

Le signal fut donné. Un hurrah accueillit le départ. Les connaisseurs reconnurent immédiatement que Wilmore et O'Kelly étaient des coureurs de profession. Sans se préoccuper de leurs rivaux qui les devançaient en s'essouffant, ils allaient, le corps un peu penché, la tête bien droite,<sup>2</sup> l'avant-bras collé au sternum, les poignets légèrement portés en avant et accompagnant chaque mouvement du pied opposé par un mouvement alternatif. Ils étaient pieds nus. Leur talon, ne touchant jamais le sol, leur laissait l'élasticité nécessaire pour conserver la force acquise. En un mot, tous les mouvements de leur personne se rapportaient et se complétaient.

Au second tour, O'Kelly et Wilmore, toujours sur la même ligne, avaient distancé leurs adversaires<sup>3</sup> époumonnés. Ils démontraient avec évidence la vérité de cet axiome que me répétait le docteur :

« Ce n'est pas avec les jambes que l'on court, c'est avec la poitrine ! Du jarret, c'est bien ; mais des poumons, c'est mieux ! »

À l'avant-dernier tournant, les cris des spectateurs saluèrent de nouveau leurs favoris. Les excitations, les hurrahs, les bravos éclataient de toutes parts.

« Le petit gagnera, me dit Pitferge. Voyez, il ne souffle pas. Son rival est haletant. »

En effet, Wilmore avait la figure calme et pâle. O'Kelly fumait comme un feu de paille mouillée. Il était « au fouet », pour employer une expression de l'argot des sportsmen. Mais tous deux se maintenaient en ligne. Enfin, ils dépassèrent le grand rouffle ; ils dépassèrent l'écoutille de la machine ; ils dépassèrent le poteau d'arrivée...

« Hurrah ! Hurrah ! pour Wilmore ! crièrent les uns.

– Hurrah ! pour O'Kelly, répondaient les autres.

– Wilmore a gagné.

– Non, ils sont « ensemble ».

La vérité est que Wilmore avait gagné, mais d'une demi-tête<sup>1</sup> à peine. C'est ce que décida l'honorable Mac Karthy. Cependant la discussion se prolongea et

---

<sup>1</sup> MS f°56 : « c'est-à-dire sauter d'un pied sur l'autre en produisant ».

<sup>2</sup> MS f°56 : « le corps un peu penché [en avant], mais la tête bien droite ».

<sup>3</sup> MS f°56 : « leurs [rivaux] adversaires ».

l'on en vint aux grosses paroles. Les partisans de l'Irlandais, et particulièrement Harry Drake, soutenaient qu'il y avait un « dead heat », que c'était une course morte, qu'il y avait lieu de la recommencer.

Mais, à ce moment, entraîné par un mouvement involontaire,<sup>2</sup> Fabian, s'étant approché de Harry Drake, lui dit froidement...

« Vous avez tort, monsieur. Le vainqueur est le matelot écossais ! »

Drake s'avança vivement sur Fabian.

« Vous dites ? lui demanda-t-il d'un ton menaçant.

– Je dis que vous avez tort, répondit tranquillement Fabian.

– Sans doute, riposta Drake, parce que vous avez parié pour Wilmore ?

– J'ai parié comme vous pour O'Kelly, répondit Fabian. J'ai perdu et je paie.

– Monsieur, s'écria Drake, prétendez-vous m'apprendre ?... »

Mais il n'acheva pas sa phrase. Le capitaine Corsican s'était interposé entre Fabian et lui avec l'intention avouée<sup>3</sup> de prendre la querelle pour son compte. Il traita Drake avec une dureté et un mépris très significatifs. Mais évidemment, Drake ne voulait pas avoir affaire à lui. Aussi, lorsque Corsican eut achevé, Drake se croisant les bras et s'adressant à Fabian :

« Monsieur, dit-il avec un mauvais sourire,<sup>4</sup> monsieur a donc besoin de ses amis pour le défendre ? »

Fabian pâlit. Il se précipita sur Harry Drake. Mais je le retins. D'autre part, des compagnons de ce coquin l'entraînèrent, non sans qu'il eût jeté sur son adversaire un haineux regard.

Le capitaine Corsican et moi, nous descendîmes avec Fabian, qui se contenta de dire d'une voix calme :

« À la première occasion, je souffletterai ce grossier personnage. »

---

<sup>1</sup> MS f°56 : « d'une demi[-seconde]-tête »

<sup>2</sup> MS f°57 : « entraîné par un [secret instinct] /mouvement involontaire/ ».

<sup>3</sup> MS f°57 : « l'intention évidente ».

<sup>4</sup> MS f°57 : « avec un mauvais sourire [ironique] ».



Il traita Drake avec une dureté. (Page 114)

## XXII

Pendant la nuit du vendredi au samedi, le *Great-Eastern* traversa le courant du Gulfstream, dont les eaux tranchaient sur les couches ambiantes par leur couleur plus foncée et par leur température plus chaude.<sup>1</sup> La surface de ce courant pressé entre les flots de l'Atlantique est même légèrement convexe. C'est donc un fleuve véritable qui coule entre deux rives liquides, et l'un des plus considérables du globe, car il réduit au rang de ruisseau l'Amazone ou le Mississippi. L'eau puisée pendant la nuit était remontée de 27° Fahrenheit à 51°, ce qui donne en centigrades 12°.

Cette journée du 5 avril débuta par un magnifique lever de soleil. Les longues lames de fond resplendissaient. Une chaude brise du sud-ouest passait dans le gréement. C'étaient les premiers beaux jours. Ce soleil, qui eût reverdi les campagnes du continent, fit éclore ici de fraîches toilettes. La végétation retarde quelquefois, la mode jamais. Bientôt les boulevards comptèrent de nombreux groupes de promeneurs. Les Champs-Élysées, un dimanche, par un beau soleil de mai.<sup>2</sup>

Pendant cette matinée, je ne vis pas le capitaine Corsican. Désirant avoir des nouvelles de Fabian, je me rendis à la cabine que celui-ci occupait en abord du grand salon. Je frappai à la porte de cette cabine, mais je n'obtins pas de réponse. Je poussai la porte. Fabian n'y était pas.

Je remontai alors sur le pont. Parmi les passants je ne remarquai ni mes amis ni mon docteur. Il me vint alors à la pensée de chercher<sup>3</sup> en quel endroit du steamship était confinée la malheureuse Ellen. Quelle cabine occupait-elle ? Où Harry Drake l'avait-il reléguée ? À quelles mains était confiée cette infortunée que son mari abandonnait<sup>4</sup> pendant des jours entiers ? Sans doute aux soins intéressés de

---

<sup>1</sup> MS f°57 : « dont les eaux [se distinguent] /tranchent sur les couches ambiantes/ par leur couleur plus foncée et par leur température plus chaude [des couches ambiantes] ».

<sup>2</sup> Après le f°57 qui se termine ici, deux feuillets supplémentaires (f°57bis et f°57ter) sont intercalés au manuscrit. L'écriture de Verne y est plus petite et légèrement penchée en avant, comme celle des corrections marginales que l'on trouve plus généralement dans son texte. Les deux feuillets en question comprennent tout le reste du chapitre vingt-deux et les deux premiers paragraphes du chapitre vingt-trois. La version primitive du texte, réunissant les chapitres vingt-deux et vingt-trois en un seul chapitre vingt-deux, sautait directement de « Les Champs-Élysées, un dimanche, par un beau soleil de mai » à « Ce jour-là, on attendait l'*Australasian* » (troisième paragraphe de l'actuel chapitre vingt-trois, p. 121). Comme il y a désormais un chapitre supplémentaire dans le texte, les chapitres suivants sont tous renumérotés par Verne.

<sup>3</sup> MS f°57bis : « de [découvrir] /chercher/ ».

<sup>4</sup> MS f°57bis : « cette [pauvre femme] infortunée que son mari [laisse seule] abandonnait ».

quelque femme de chambre du bord, à quelque indifférente garde-malade ? Je voulus savoir ce qui en était, non par un vain motif de curiosité, mais dans l'intérêt d'Ellen et de Fabian, ne fût-ce que pour prévenir une rencontre toujours à craindre.<sup>1</sup>

Je commençai ma recherche par les cabines du grand salon des dames et je parcourus les couloirs des deux étages qui desservent cette portion du navire. Cette inspection était assez facile, parce que le nom des passagers, inscrit sur une pancarte, se lisait à la porte de chaque cabine, ce qui simplifiait le service des stewards. Je ne trouvai pas le nom d'Harry Drake, ce qui me surprit peu,<sup>2</sup> car cet homme avait dû préférer la situation des cabines disposées, à l'arrière du *Great-Eastern*, sur des salons moins fréquentés. Il n'existait, d'ailleurs, au point de vue du confort, aucune différence entre les aménagements de l'avant et ceux de l'arrière, car la *Société des affréteurs* n'avait admis qu'une seule classe de passagers.

Je me dirigeai donc vers les salles à manger, et je suivis<sup>3</sup> attentivement les couloirs latéraux qui circulaient entre le double rang des cabines. Toutes ces chambres étaient occupées, toutes portaient le nom d'un passager, et le nom d'Harry Drake manquait encore. Cette fois, l'absence de ce nom m'étonna, car<sup>4</sup> je croyais avoir visité notre ville flottante tout entière, et je ne connaissais pas d'autre « quartier » plus reculé que celui-ci. J'interrogeai donc un steward, qui m'apprit ce que j'ignorais, c'est qu'une centaine de cabines existaient encore en arrière des « dining-rooms »..

« Comment y descend-on ?<sup>5</sup> demandai-je.

– Par un escalier qui aboutit au pont, sur le côté du grand rouffle.<sup>6</sup>

– Bien, mon ami. Et savez-vous quelle cabine occupe M. Harry Drake ?

– Je l'ignore, monsieur, » me répondit le steward.

Je remontai alors sur le pont, et, suivant le rouffle, j'arrivai à la porte qui fermait l'escalier indiqué. Cet escalier conduisait,<sup>7</sup> non plus à de vastes salons, mais à un simple carré demi-obscur, autour duquel était disposée une double rangée de cabines. Harry Drake, voulant isoler Ellen, n'avait pu choisir<sup>8</sup> un endroit plus propice à son dessein.

---

<sup>1</sup> MS f°57bis : « ne fût-ce que pour prévenir une rencontre entre ces deux êtres, [séparés par un abîme, et] que le hasard[, cependant,] avait rapprochés l'un de l'autre ».

<sup>2</sup> MS f°57bis : « ce qui [ne] me surprit [pas] peu ».

<sup>3</sup> MS f°57bis : « je [parcourus] /suivis/ ».

<sup>4</sup> MS f°57bis : « [Cela me surprit] /Cette fois, l'absence de ce nom m'étonna, car/ ».

<sup>5</sup> MS f°57bis : « Comment y arrive-t-on ? »

<sup>6</sup> MS f°57bis : « sur le côté du grand rouffle, me répondit le steward [*sic*] ».

<sup>7</sup> MS f°57bis : « j'arrivai à la porte qui fermait [cet] l'escalier indiqué par le steward. Il conduisait ».

<sup>8</sup> MS f°57bis : « [ne pouvait] n'avait pu choisir ».

La plupart de ces cabines étaient inoccupées. Je parcourus le carré et les couloirs latéraux porte à porte.<sup>1</sup> Quelques noms étaient inscrits sur les pancartes, deux ou trois au plus, mais non celui d'Harry Drake.<sup>2</sup> Cependant, j'avais fait une minutieuse inspection de ce compartiment, et fort désappointé, j'allais me retirer, quand un murmure vague, presque insaisissable, frappa mon oreille. Ce murmure se produisait au fond du couloir de gauche. Je me dirigeai de ce côté. Les sons, à peine perceptibles, s'accrochèrent davantage. Je reconnus une sorte de chant plaintif, ou plutôt une mélodie traînante, dont les paroles ne parvenaient pas jusqu'à moi.

J'écoutai. C'était une femme qui chantait ainsi ; mais dans cette voix inconsciente on sentait une douleur profonde. Cette voix devait être celle de la pauvre folle.<sup>3</sup> Mes pressentiments ne pouvaient<sup>4</sup> me tromper. Je m'approchai doucement de la cabine qui portait le numéro 2775. C'était la dernière de ce couloir obscur, et elle devait être éclairée par un des hublots inférieurs évidés dans la coque du *Great-Eastern*. Sur la porte de cette cabine, aucun nom. En effet, Harry Drake n'avait pas intérêt à faire connaître l'endroit où il confinait Ellen.<sup>5</sup>

La voix de l'infortunée arrivait alors<sup>6</sup> distinctement jusqu'à moi. Son chant n'était qu'une suite de phrases fréquemment interrompues, quelque chose de suave et de triste à la fois. On eût dit des stances étrangement coupées, telles que les réciterait une personne endormie du sommeil magnétique.

Non ! bien que je n'eusse aucun moyen de reconnaître son identité, je ne doutais pas que ce fût Ellen qui chantât ainsi.<sup>7</sup>

Pendant quelques minutes, j'écoutai, et j'allais me retirer, quand j'entendis marcher<sup>8</sup> dans le carré central. Était-ce Harry Drake ? Dans l'intérêt d'Ellen et de Fabian, je ne voulais pas être surpris à cette place. Heureusement, le couloir, contournant la double rangée de cabines, me permettait de remonter sur le pont sans être aperçu. Cependant, je tenais à savoir<sup>9</sup> quelle était la personne dont j'entendais le pas. La demi-obscurité me protégeait, et, en me plaçant dans l'angle du couloir, je pouvais voir sans être vu.

Cependant, le bruit avait cessé. Bizarre coïncidence, avec lui<sup>10</sup> s'était tu le chant d'Ellen. J'attendis. Bientôt le chant recommença, et le plancher gémit de nouveau<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> MS f°57bis : « Je parcourus [tout le carré] /le carré et les couloirs latéraux/ porte à porte [et les couloirs latéraux]. »

<sup>2</sup> MS f°57bis : « mais /non celui/ [le nom] d'Harry Drake [ne s'y voyait pas]. »

<sup>3</sup> MS f°57bis : « Cette voix [ne pouvait] /devait/ être [que] celle de la malheureuse Ellen. »

<sup>4</sup> MS f°57bis : « [n'auraient] /ne pouvaient/ [pu] ». »

<sup>5</sup> MS f°57bis : « l'endroit où il confinait [sa femme folle] Ellen ». »

<sup>6</sup> MS f°57bis : « La voix d'Ellen arrivait alors ». »

<sup>7</sup> MS f°57bis : « je ne doutai pas que ce fût Ellen. »

<sup>8</sup> MS f°57ter : « j'entendis [quelqu'un] marcher ». »

<sup>9</sup> MS f°57ter : « je [voulus voir] /tenais à savoir/ ». »

<sup>10</sup> MS f°57ter : « Cependant, le bruit [des pas] avait cessé et, bizarre coïncidence, avec lui ». »

sous la pression d'un pas lent. Je penchai la tête, et au fond du couloir, dans une vague clarté qui filtrait à travers l'imposte des cabines,<sup>2</sup> je reconnus Fabian.

C'était mon malheureux ami !<sup>3</sup> Quel instinct le conduisait en ce lieu ? Avait-il donc, et avant moi, découvert la retraite de la jeune femme ?<sup>4</sup> Je ne savais que penser. Fabian s'avavançait lentement, longeant les cloisons, écoutant, suivant comme un fil cette voix qui l'attirait,<sup>5</sup> malgré lui peut-être, et sans qu'il en eût conscience. Et pourtant, il me semblait que le chant s'affaiblissait à son approche, et que ce fil si ténu allait se rompre... Fabian arriva près de la cabine et s'arrêta.

Comme son cœur devait battre<sup>6</sup> à ces tristes accents ! Comme tout son être devait frémir ! Il était impossible que, dans cette voix, il ne retrouvât<sup>7</sup> pas quelque ressouvenir du passé. Et cependant, ignorant la présence d'Harry Drake à bord, comment aurait-il même soupçonné la présence d'Ellen ? Non ! C'était impossible, et il n'était attiré que parce que ces accents maladifs répondaient, sans qu'il s'en doutât, à l'immense douleur qu'il portait en lui.

Fabian écoutait toujours. Qu'allait-il faire ? Appellerait-il la folle ?<sup>8</sup> Et si Ellen apparaissait soudain ?<sup>9</sup> Tout était possible, et tout était danger dans cette situation ! Cependant, Fabian se rapprocha encore de la porte de la cabine. Le chant, qui diminuait peu à peu, mourut soudain ; puis un cri déchirant se fit entendre.<sup>10</sup>

Ellen, par une communication magnétique, avait-elle senti si près d'elle celui qu'elle aimait ? L'attitude de Fabian était effrayante. Il était comme ramassé sur lui-même. Allait-il donc briser cette porte ? Je le crus et je me précipitai vers lui.

Il me reconnut.<sup>11</sup> Je l'entraînai. Il se laissait faire. Puis, d'une voix sourde :

« Savez-vous quelle est<sup>12</sup> cette infortunée ? me demanda-t-il.

– Non, Fabian, non.<sup>13</sup>

---

<sup>1</sup> MS f°57ter : « et aussitôt j'entendis le [parquet] plancher gémir ».

<sup>2</sup> MS f°57ter : « une vague clarté filtrait à travers [l'autre] / [les hublots] l'imposte des cabines/ ».

<sup>3</sup> MS f°57ter : « C'était [bien] notre pauvre ami ! »

<sup>4</sup> MS f°57ter : « Avait-il donc, et avant moi, découvert la retraite de la folle ? [Cette folle, savait-il que c'était Ellen ?] »

<sup>5</sup> MS f°57ter : « écoutant, s'arrêtant, suivant comme un fil [le chant] cette voix mélancolique qui l'attirait ».

<sup>6</sup> MS f°57ter : « devait [s'ouvrir] battre ».

<sup>7</sup> MS f°57ter : « que dans cette voix malade il ne [reconnût pas] retrouvât pas ».

<sup>8</sup> MS f°57ter : « Appellerait-il la [malheureuse] folle ? »

<sup>9</sup> MS f°57ter : « Et si Ellen l'entendait, [et] si Ellen apparaissait soudain ? »

<sup>10</sup> MS f°57ter : « Cependant, Fabian [s'était encore] se rapprocha[é] de la porte qui le séparait d'Ellen. [Il s'arrêta.] Le chant, qui faiblissait peu à peu, mourut soudainement. Puis, un cri déchirant se fit entendre. »

<sup>11</sup> MS f°57ter : « Heureusement, il me reconnut. »

<sup>12</sup> MS f°57ter : « Savez-vous [qui] quelle est ».

<sup>13</sup> MS f°57ter : « Non, Fabian, non. [Venez, venez !] »



Fabian arriva près de la cabine. (Page 119)



– C’est la folle ! dit-il.<sup>1</sup> On dirait une voix de l’autre monde. Mais cette folie n’est pas sans remède. Je sens qu’un peu de dévouement, un peu d’amour guérirait cette pauvre femme !

– Venez, Fabian, dis-je, venez ! »

Nous étions remontés sur le pont. Fabian, sans ajouter une parole, me quitta presque aussitôt ; mais je ne le perdis pas de vue avant qu’il eût regagné<sup>2</sup> sa cabine.

## XXIII

Quelques instants plus tard, je rencontrai le capitaine Corsican. Je lui racontai la scène à laquelle je venais d’assister.<sup>3</sup> Il comprit, comme moi, que cette grave situation se compliquait. Pourrions-nous en prévenir les dangers ? Ah ! que j’aurais voulu hâter la marche de ce *Great-Eastern*, et mettre un océan tout entier entre Harry Drake et Fabian !

En nous quittant, le capitaine Corsican et moi, nous convînmes de surveiller plus sévèrement que jamais les acteurs<sup>4</sup> inconscients de ce drame, dont le dénouement pouvait à chaque instant éclater malgré nous !

Ce jour-là, on attendait l’*Australasian*, paquebot de la compagnie Cunard, jaugeant deux mille sept cent soixante tonneaux, qui dessert la ligne de Liverpool à New-York. Il avait dû quitter l’Amérique<sup>5</sup> le mercredi matin, et il ne pouvait tarder à paraître. On le guettait au passage, mais il ne passa pas.

Vers onze heures, des passagers anglais organisèrent une souscription en faveur des blessés du bord, dont quelques-uns n’avaient pas encore pu quitter le poste des malades, entre autres le maître d’équipage, menacé d’une claudication incurable. Cette liste se couvrit de signatures, non sans avoir soulevé quelques difficultés de détails qui amenèrent un échange de paroles malsonnantes.<sup>6</sup>

À midi, le soleil permit d’obtenir une observation très exacte :

*Long. 58°37’ W.*

*Lat. 41°41’ 11’ N.*

*Course : 257 miles.*

Nous avions la latitude à une seconde près. Les jeunes fiancés, qui vinrent consulter la notice, firent une moue de déconvenue.<sup>7</sup> Décidément, ils avaient à se plaindre de la vapeur.

---

<sup>1</sup> MS f°57ter : « C’est la folle ! dit-il[, pendant que je l’entraînais]. »

<sup>2</sup> MS f°57ter : « avant qu’il n’eût regagné ».

<sup>3</sup> MS f°57ter : « la scène [dont je venais d’être témoin] à laquelle je venais d’assister ».

<sup>4</sup> MS f°57ter : « nous convînmes de ne plus perdre de vue les acteurs ».

<sup>5</sup> MS f°58 : « Il avait dû quitter [New-York] l’Amérique ».

<sup>6</sup> MS f°58 : « qui amenèrent [entre certains voyageurs] un [froid] échange de paroles malsonnantes ».

<sup>7</sup> MS f°58 : « firent une moue [charmante] de déconvenue ».

Avant le lunch,<sup>1</sup> le capitaine Anderson voulut distraire ses passagers des ennuis d'une traversée si longue. Il organisa donc des exercices de gymnastique qu'il dirigea<sup>2</sup> en personne. Une cinquantaine de désœuvrés, armés comme lui d'un bâton, imitèrent<sup>3</sup> tous ses mouvements avec une exactitude simiesque. Ces gymnastes improvisés « travaillaient » méthodiquement, sans desserrer les lèvres,<sup>4</sup> comme des riflemen à la parade.

Un nouvel « entertainment » fut annoncé pour le soir. Je n'y assistai point. Ces mêmes plaisanteries, incessamment renouvelées, me fatiguaient. Un second journal, rival de l'*Ocean-Time*, avait été fondé. Ce soir-là, paraît-il, les deux feuilles fusionnèrent.<sup>5</sup>

Pour moi, je passai sur le pont les premières heures de la nuit. La mer se soulevait et annonçait du mauvais temps, bien que le ciel fût encore admirable. Aussi le roulis commençait-il à s'accentuer. Couché sur un des bancs du rouffle, j'admirais ces constellations<sup>6</sup> qui s'écartelaient au firmament. Les étoiles fourmillaient au zénith, et bien que l'œil nu n'en puisse apercevoir que cinq mille sur toute l'étendue de la sphère céleste, ce soir-là, il eût cru les compter par millions. Je voyais traîner à l'horizon la queue de Pégase dans toute sa magnificence zodiacale, comme la robe étoilée d'une reine de féerie. Les Pléiades montaient vers les hauteurs du ciel, en même temps que ces Gémeaux qui, malgré leur nom, ne se lèvent pas l'un après l'autre, comme les héros de la Fable.<sup>7</sup> Le Taureau me regardait de son gros œil ardent. Au sommet de la voûte brillait Wéga, notre future étoile polaire, et non loin s'arrondissait cette rivière de diamants qui forme la Couronne boréale. Toutes ces constellations immobiles semblaient, cependant, se déplacer au roulis<sup>8</sup> du navire, et pendant son oscillation, je voyais le grand mât décrire un arc de cercle, nettement dessiné, depuis  $\beta$  de la

---

<sup>1</sup> MS f°58 : « Avant [Après] le lunch ».

<sup>2</sup> MS f°58 : « des exercices [de bâton] qu'il dirigea ».

<sup>3</sup> MS f°58 : « imitaient ».

<sup>4</sup> MS f°58 : « Ces gymnastes improvisés « travaillaient » froidement, méthodiquement, consciencieusement, sans desserrer les lèvres ».

<sup>5</sup> MS f°58 : « les deux feuilles se fusionnèrent ».

<sup>6</sup> MS f°58 : « j'admirais ces [belles] [magnifiques] constellations ».

<sup>7</sup> MS f°58 : « Les Pléiades montaient vers les hauteurs du ciel/, en même temps que les Gémeaux qui, malgré leur nom, ne se lèvent pas l'un après l'autre, [quoiqu'en ait dit M. Bouillet] comme les héros de la Fable./ » Marie-Nicolas Bouillet (1798–1865), dont Verne décide de rayer la mention, est l'auteur d'un *Dictionnaire universel d'histoire et de géographie* (1842) où on trouve l'explication du nom de la constellation des Gémeaux. Les deux étoiles principales de cette constellation sont les frères jumeaux Castor et Pollux. Selon la légende, Zeus s'était déguisé en cygne pour séduire Lédä. De cette union, la reine conçut deux œufs dont sortirent, l'un après l'autre, Castor et Pollux.

<sup>8</sup> MS f°58 : « se déplacer grâce au roulis ».

grande Ourse jusqu'à Altair de l'Aigle,<sup>1</sup> tandis que la lune, déjà basse, trempait à l'horizon l'extrémité de son croissant.

## XXIV

La nuit fut mauvaise. Le steam-ship, effroyablement battu par le travers, roula sans désemparer. Les meubles se déplacèrent avec fracas, et la faïencerie des toilettes recommença son vacarme. Le vent avait évidemment beaucoup fraîchi. Le *Great-Eastern* naviguait d'ailleurs dans ces parages féconds en sinistres, où la mer est détestable.

À six heures du matin, je me traînai jusqu'à l'escalier du grand rouffle. Me cramponnant aux rampes, et profitant d'une oscillation sur deux, je parvins à gravir les marches, et j'arrivai sur le pont. De là, je me hâlai non sans peine jusqu'à la dunette de l'avant.<sup>2</sup> L'endroit était désert,<sup>3</sup> si toutefois on peut qualifier ainsi un endroit où se trouve le docteur Dean Pitferge. Ce digne homme, solidement appuyé, courbait le dos au vent, et sa jambe droite entourait un des montants du garde-fou.<sup>4</sup> Il me fit signe de le rejoindre – signe de tête, cela va sans dire – car il ne pouvait disposer de ses bras qui le maintenaient contre les violences de la tempête. Après quelques mouvements<sup>5</sup> de reptation, me tordant comme un annélide, j'arrivai sur le spardeck, et là je m'arc-boutai à la façon du docteur.<sup>6</sup>

« Allons ! me cria-t-il, cela continue ! Hein ! Ce *Great-Eastern* ! Juste au moment d'arriver, un cyclone, un vrai cyclone, spécialement commandé pour lui ! »

Le docteur ne prononçait que des phrases entrecoupées. Le vent lui mangeait la moitié de ses paroles. Mais je l'avais compris. Le mot cyclone<sup>7</sup> porte sa définition avec lui.

On sait que ce sont ces tempêtes tournantes, nommées ouragans dans l'océan Indien et dans l'Atlantique, tornades sur la côte africaine, simouns dans le

---

<sup>1</sup> L'étoile  $\beta$ , ou Merak, est une des sept étoiles principales de la Grande Ourse. L'étoile  $\alpha$  Aquilae, ou Altair, est l'étoile la plus brillante de la constellation de l'Aigle.

<sup>2</sup> MS f°59 : « jusqu'à la smoking-room ».

<sup>3</sup> MS f°59 : « Son rouffle était désert ».

<sup>4</sup> MS f°59 : « [Il était] Ce digne homme appuyé sur la rambarde courbait le dos au vent, et sa jambe droite [tournait autour d'] /entourait/ une des batavioles. »

<sup>5</sup> MS f°59 : « [J']obéis à son invitation et] [a]Après quelques mouvements ».

<sup>6</sup> MS f°59 : « je m'arc-boutai solidement à la façon du [digne] docteur ».

<sup>7</sup> MS f°59 : « le qualificatif cyclone ».

désert, typhons dans les mers de la Chine, tempêtes dont la puissance formidable met en péril les plus gros navires.<sup>1</sup>

Or, le *Great-Eastern* était pris dans un cyclone. Comment ce géant allait-il lui tenir tête ?

« Il lui arrivera malheur, me répétait Dean Pitferge. Voyez, comme il met le nez dans la plume ! »

Cette métaphore maritime s'appropriait excellemment<sup>2</sup> à la situation du steam-ship. Son étrave disparaissait sous les montagnes d'eau qui l'attaquaient<sup>3</sup> par bâbord devant. Au loin, plus de vue possible. Tous les symptômes d'un ouragan.<sup>4</sup> Vers sept heures, la tempête se déclara. La mer devint monstrueuse. Ces petites ondulations intermédiaires, qui marquent le dénivellement des grandes lames, disparurent sous l'écrasement du vent. L'océan se gonflait en longues vagues dont la cime déferlait avec un échevellement indescriptible. Avec chaque minute, la hauteur des lames s'accroissait, et le *Great-Eastern*, les recevant par le travers, roulait épouvantablement.

« Il n'y a que deux partis à prendre, me dit le docteur avec l'aplomb d'un marin. Ou recevoir la lame debout, en capeyant sous petite vapeur, ou prendre la fuite et ne pas s'obstiner contre cette mer démontée ! Mais le capitaine Anderson ne fera ni l'une ni l'autre de ces deux manœuvres.

– Pourquoi ? demandai-je.

– Parce que !... répondit le docteur, parce qu'il faut qu'il arrive quelque chose ! »

En me retournant, j'aperçus le capitaine, le second et le premier ingénieur, encapuchonnés dans leurs suroîts, et cramponnés aux garde-fous des passerelles. L'embrun des lames les enveloppait de la tête aux pieds. Le capitaine souriait selon sa coutume. Le second riait et montrait ses dents blanches<sup>5</sup> en voyant son navire rouler à faire croire que les mâts et les cheminées allaient venir en bas !

Cependant, cette obstination, cet entêtement du capitaine à lutter contre la mer, m'étonnaient. À sept heures et demie, l'aspect de l'Atlantique était effrayant. À l'avant, les lames couvraient le navire en grand. Je regardais ce sublime

---

<sup>1</sup> MS f°59 : « On sait ce que sont ces tempêtes tournantes, les ouragans de l'Océan Indien et de l'Atlantique, les tornades de la côte africaine, les simouns du désert, et les typhons des mers de la Chine. C'est une vibration de l'atmosphère, dont le feu et l'eau se disputent l'empire, même au milieu des hivers. À son centre c'est un tourbillon, [dont] et le plus puissant navire ne saurait s'en arracher ; s'il n'est pas immédiatement entraîné dans l'abîme, une irrésistible succion le soulève sur une colonne d'eau, et il retombe alors, disloqué, brisé, anéanti. »

<sup>2</sup> MS f°59 : « Cette métaphore, essentiellement maritime, s'appropriait excellemment ».

<sup>3</sup> MS f°60 : « l'assaillaient ».

<sup>4</sup> MS f°60 : « d'un ouragan [terrible] ».

<sup>5</sup> MS f°60 : « Le capitaine souriait, suivant sa coutume, et que je sois pendu, si le second ne riait pas à travers ses dents blanches ».

spectacle, ce combat du colosse contre les flots. Je comprenais,<sup>1</sup> jusqu'à un certain point, cette opiniâtreté du « maître après Dieu » qui ne voulait pas céder.<sup>2</sup> Mais j'oubliais que la puissance de la mer est infinie, et que rien ne peut lui résister de ce qui est fait de la main de l'homme ! Et, en effet, si puissant qu'il fût, le géant devait bientôt fuir<sup>3</sup> devant la tempête.

Tout à coup, vers huit heures, un choc se produisit.<sup>4</sup> C'était un formidable paquet de mer qui venait de frapper le navire par bâbord devant.

« Ça, me dit le docteur, ce n'est pas une gifle, c'est un coup de poing sur la figure. »

En effet, le « coup de poing » nous avait meurtris. Des morceaux d'épaves apparaissaient sur la crête des lames. Était-ce une partie de notre chair qui s'en allait ainsi, ou les débris d'un corps étranger ? Sur un signe du capitaine, le *Great-Eastern* évolua d'un quart pour éviter ces fragments qui menaçaient de s'engager dans ses aubes.<sup>5</sup> En regardant avec plus d'attention, je vis que le coup de mer venait d'emporter les pavois de bâbord, qui, cependant, s'élevaient à cinquante pieds au-dessus de la surface des flots. Les jambettes étaient brisées, les ferrures arrachées ; quelques débris de virures tremblaient encore dans leur encastrement. Le *Great-Eastern* avait tressailli au choc, mais il continuait sa route avec une imperturbable audace. Il fallait enlever au plus tôt les débris qui encombraient l'avant, et, pour cela, fuir devant la mer devenait indispensable. Mais le steamship s'opiniâtra à tenir tête. Toute la fougue de son capitaine l'animait. Il ne voulait pas céder. Il ne céderait pas. Un officier et quelques hommes furent envoyés sur l'avant pour débayer le pont.<sup>6</sup>

« Attention, me dit le docteur, le malheur n'est pas loin ! »

Les marins s'avancèrent vers l'avant<sup>7</sup> Nous nous étions accotés au second mâât.<sup>8</sup> Nous regardions à travers les embruns qui, nous prenant d'écharpe, jetaient à chaque lame une averse sur le pont. Soudain, un autre coup de mer, plus violent que le premier, passa par la brèche ouverte dans les bastingages, arracha une énorme plaque de fonte<sup>9</sup> qui recouvrait la bitte de l'avant, démolit le massif capot situé au-dessus du poste de l'équipage, et, battant de plein fouet les pavois de

---

<sup>1</sup> MS f°60 : « [Avec cette ivresse d'air que l'ouragan versait dans mes poumons], je comprenais ».

<sup>2</sup> MS f°60 : « cette opiniâtreté du [capitaine, du] maître après Dieu, qui ne voulait pas céder [aux flots] ».

<sup>3</sup> MS f°60 : « devait enfin [céder] fuir ».

<sup>4</sup> MS f°60 : « un choc se produisit sur l'avant [du steam-ship] ».

<sup>5</sup> MS f°60 : « dans ses aubes [ou ses hélices] ».

<sup>6</sup> MS f°61 : « Un officier et un homme furent envoyés sur l'avant pour débayer. »

<sup>7</sup> MS f°61 : « Les deux marins s'avancèrent intrépidement. »

<sup>8</sup> MS f°61 : « au second mâât [qui traversait la smoking-room] ».

<sup>9</sup> MS f°61 : « passa à travers la brèche ouverte dans les bastingages, renversa les deux hommes, arracha une énorme plaque de fonte ».



Un des matelots étendu, sans connaissance. (Page 127)

tribord, il les déchira, il les emporta comme les morceaux d'une toile tendue au vent.<sup>1</sup>

Les hommes avaient été renversés. L'un d'eux, un officier,<sup>2</sup> à demi noyé, secoua ses favoris roux et se releva. Puis, voyant un des matelots étendu,<sup>3</sup> sans connaissance, sur la patte d'une ancre,<sup>4</sup> il se précipita vers lui, le chargea sur ses épaules et l'emporta. En ce moment, les gens de l'équipage s'échappaient à travers le capot brisé. Il y avait trois pieds d'eau dans l'entrepont.<sup>5</sup> De nouveaux débris couvraient la mer, et entre autres quelques milliers de ces poupées que mon compatriote de la rue Chapon comptait acclimater en Amérique ! Tous ces petits corps, arrachés de leur caisse par le coup de mer, sautaient sur le dos des lames, et cette scène eût certainement prêté à rire en de moins graves conjonctures. Cependant l'inondation nous gagnait. Des masses liquides se précipitaient<sup>6</sup> par les ouvertures, et l'invasion de la mer fut tel, que, suivant le rapport de l'ingénieur, le *Great-Eastern* embarqua alors plus de deux mille tonnes d'eau,<sup>7</sup> de quoi couler par le fond une frégate de premier rang.

« Bon ! » fit le docteur, dont le chapeau s'envola dans une rafale.

Se maintenir dans cette situation devenait impossible. Tenir plus longtemps,<sup>8</sup> c'eût été l'œuvre d'un fou. Il fallait prendre l'allure de fuite. Le steamship présentant l'étrave à la mer avec son avant défoncé, c'était un homme qui s'entêterait à nager<sup>9</sup> entre deux eaux, la bouche ouverte.

Le capitaine Anderson le comprit enfin. Je le vis courir lui-même à la petite roue de la passerelle, qui commandait les évolutions du gouvernail. Aussitôt<sup>10</sup> la vapeur se précipita dans les cylindres de l'arrière ; la barre fut mise au vent,<sup>11</sup> et le

---

<sup>1</sup> MS f°61 : « battant de plein fouet les pavois de tribord, il les déchira, les arracha, les emporta comme une toile tendue au vent ».

<sup>2</sup> MS f°61 : « Les deux hommes avaient été renversés. L'un d'eux, l'officier ».

<sup>3</sup> MS f°61 : « voyant son matelot étendu ».

<sup>4</sup> MS f°61 : « sur le joul d'une ancre ».

<sup>5</sup> MS f°61 : « Il y avait trois pieds d'eau dans l'entrepont. /Cependant/ l'inondation nous gagnait. » Verne ajoute en marge les quelques lignes qui séparent ces deux phrases (depuis « De nouveaux débris » jusqu'à « de moins graves conjonctures »).

<sup>6</sup> MS f°61 : « l'inondation nous gagnait. Les tapes qui fermaient les écubiers percés sur le tranchant de l'étrave avaient été enlevées. Des masses d'eau se précipitaient ».

<sup>7</sup> MS f°61 : « embarqua [dans ces deux cents coups de mer] plus de deux mille tonnes d'eau ».

<sup>8</sup> MS f°61 : « Tenir tête [à la mer dans ces conditions] /plus longtemps/ ».

<sup>9</sup> MS f°61 : « Le steam-ship présentant l'avant à la mer avec ses tapes arrachées [et ses écubiers ouverts], c'était un /homme qui s'entêterait à/ [homme qui voudrait] nager ».

<sup>10</sup> MS f°61 : « qui commandait les évolutions du gouvernail. [Il repoussa l'homme de barre et fit tourner la roue.] /Aussitôt/ ».

<sup>11</sup> MS ff°61-62 : « La barre fut mise dessous ».

colosse, évoluant comme un canot, porta le cap au nord et s'enfuit devant la tempête.

À ce moment, le capitaine, ordinairement si calme, si maître de lui, s'écria avec colère :

« Mon navire est déshonoré ! »

## XXV

À peine le *Great-Eastern* eut-il viré de bord, à peine eut-il présenté l'arrière à la lame, qu'il ne ressentit plus<sup>1</sup> aucun roulis. C'était l'immobilité absolue succédant à l'agitation. Le déjeuner était servi. La plupart des passagers, rassurés par la tranquillité du navire,<sup>2</sup> descendirent aux « dining-rooms » et purent prendre leur repas sans ressentir ni une secousse ni un choc.<sup>3</sup> Pas une assiette ne glissa à terre, pas un verre ne répandit son contenu sur les nappes. Et cependant, les tables de roulis n'avaient même pas été dressées. Mais, trois quarts d'heure plus tard, les meubles recommençaient leur branle, les suspensions se balançaient dans l'air, les porcelaines s'entrechoquaient sur la planche des offices. Le *Great-Eastern* venait de reprendre vers l'ouest sa marche un instant interrompue.

Je remontai sur le pont avec le docteur Pitferge.<sup>4</sup> Il rencontra l'homme aux poupées.<sup>5</sup>

« Monsieur, lui dit-il, tout votre petit monde a été bien éprouvé. Voilà des bébés qui ne bavarderont pas dans les États de l'Union.

– Bah ! répondit l'industriel parisien, la pacotille était assurée, et mon secret ne s'est pas noyé avec elle. Nous en referons, de ces bébés-là. »

Mon compatriote n'était point homme à désespérer, on le voit. Il nous salua d'un air aimable, et nous allâmes vers l'arrière du steam-ship. Là, un timonier nous apprit que les chaînes du gouvernail avaient été engagées pendant l'intervalle qui avait séparé les deux coups de mer.

« Si cet accident s'était produit<sup>6</sup> au moment de l'évolution, me dit Pitferge, je ne sais trop ce qui serait arrivé, car la mer se précipitait à torrent dans le navire. Déjà les pompes à vapeur ont commencé à épuiser l'eau.<sup>7</sup> Mais tout n'est pas fini.

---

<sup>1</sup> MS f°62 : « qu'il ne ressentait plus ».

<sup>2</sup> MS f°62 : « par la tranquillité de leur véhicule ».

<sup>3</sup> MS f°62 : « prendre leur repas sans une secousse, sans un choc ».

<sup>4</sup> MS f°62 : « avec mon [excellent] docteur ».

<sup>5</sup> MS f°62 : Le passage « Il rencontra l'homme aux poupées » jusqu'à « nous allâmes à l'arrière du steam-ship » est ajouté en marge.

<sup>6</sup> MS f°62 : « Si cela s'était produit ».

<sup>7</sup> MS f°62 : « je ne sais trop ce qui serait arrivé, car la mer se précipitait à torrent par les tapes. – Et ces tapes ? demandai-je. – Elles sont bouchées et tamponnées. Les pompes à vapeur ont déjà commencé à épuiser l'eau. »



– Et ce malheureux matelot ? demandai-je au docteur.

– Il est grièvement blessé à la tête. Pauvre garçon ! C'est un jeune pêcheur, marié, père de deux enfants, qui fait son premier voyage d'outre-mer.<sup>1</sup> Le médecin du bord en répond, et c'est ce qui me fait craindre pour lui. Enfin, nous verrons bien. Le bruit s'est aussi répandu que plusieurs hommes avaient été emportés, mais, fort heureusement, il n'en est rien.

– Enfin, dis-je, nous avons repris notre route ?

– Oui, répondit le docteur, la route à l'ouest, contre vent et marée. On le sent bien, ajouta-t-il en saisissant un taquet<sup>2</sup> pour ne pas rouler sur le pont. Savez-vous, mon cher monsieur, ce que je ferais du *Great-Eastern* s'il m'appartenait ? Non ? Eh bien, j'en ferais un bateau de luxe à dix mille francs la place. Il n'y aurait que des millionnaires à bord, des gens qui ne seraient pas pressés. On mettrait un mois ou six semaines à faire la traversée de l'Angleterre à l'Amérique. Jamais de lame par le travers. Toujours vent debout ou vent arrière. Mais aussi, jamais de roulis ni de tangage. Mes passagers seraient assurés contre le mal de mer, et je leur payerais cent livres par nausée.

– Voilà une idée pratique, répondis-je.

– Oui ! répliqua Dean Pitferge, il y aurait là de l'argent à gagner... ou à perdre ! »

Cependant, le steam-ship continuait sa route à petite vitesse, battant cinq ou six tours de roues au plus, de manière à se maintenir. La houle était effrayante, mais l'étrave coupait normalement les lames, et le *Great-Eastern* n'embarquait aucun paquet de mer. Ce n'était plus une montagne de métal marchant contre une montagne d'eau, mais un rocher sédentaire, recevant avec indifférence le clapotis des vagues. D'ailleurs, une pluie torrentielle vint à tomber, ce qui nous obligea de chercher un refuge sous le capot du grand salon. Cette averse eut pour effet<sup>3</sup> d'apaiser le vent et la mer. Le ciel s'éclaircit dans l'ouest et les derniers gros nuages se fondirent à l'horizon opposé. À dix heures, l'ouragan nous jetait son dernier souffle.

À midi, le point put être fait avec une certaine exactitude ; il donnait :

*Lat. 41°50' N.*

*Long. 61°57' W.*

*Course : 193 miles.*

Cette diminution considérable dans le chemin parcouru ne devait être<sup>4</sup> attribuée qu'à la tempête qui, pendant la nuit et la matinée, avait incessamment battu le navire, tempête si terrible,<sup>5</sup> qu'un des passagers – véritable habitant de cet

---

<sup>1</sup> MS f°62 : « [C'était] /C'est un jeune pêcheur, marié, père de deux enfants,/ [un jeune homme] qui [faisait] fait son premier voyage /d'outre-mer/. »

<sup>2</sup> MS f°62 : « un taquet [de tournage] ».

<sup>3</sup> MS f°63 : « Elle eut pour effet ».

<sup>4</sup> MS f°63 : « ne [pouvait] devait être ».

<sup>5</sup> MS f°63 : « tempête [véritablement] terrible ». Les mots « véritablement » et, un peu plus loin dans la phrase, « véritable » sont encerclés au crayon, sans doute afin de signaler la répétition.

Atlantique qu'il traversait pour la quarante-quatrième fois – n'en avait jamais vu de telle. L'ingénieur avoua même que, lors de cet ouragan pendant lequel le *Great-Eastern* resta trois jours dans le creux des lames, le navire n'avait pas été atteint avec cette violence. Mais, il faut le répéter, cet admirable steam-ship, s'il marche médiocrement, s'il roule trop, présente contre les fureurs de la mer une complète sécurité.<sup>1</sup> Il résiste comme un bloc plein, et cette rigidité, il la doit à la parfaite homogénéité de sa construction, à sa double coque et au rivage merveilleux de son bordé. Sa résistance à l'arc est absolue.

Mais répétons-le aussi. Quelle que soit sa puissance,<sup>2</sup> il ne faut pas l'opposer sans raison à une mer démontée. Si grand qu'il soit, si fort qu'on le suppose, un navire n'est pas « déshonoré » parce qu'il fuit devant la tempête. Un commandant ne doit jamais oublier que la vie d'un homme vaut plus qu'une satisfaction d'amour-propre.<sup>3</sup> En tout cas, s'obstiner est dangereux, s'entêter est blâmable, et un exemple récent, une déplorable catastrophe, survenue à l'un des paquebots transocéaniques, prouve<sup>4</sup> qu'un capitaine ne doit pas lutter outre mesure contre la mer, même quand il sent sur ses talons<sup>5</sup> le navire d'une compagnie rivale.

## XXVI

Les pompes, cependant, continuaient d'épuiser ce lac qui s'était formé à l'intérieur du *Great-Eastern*, comme un lagon au milieu d'une île. Puissantes et rapidement manœuvrées par la vapeur, elles restituèrent à l'Atlantique ce qui lui

---

<sup>1</sup> MS f°63 : « s'il marchait insuffisamment, s'il roulait désagréablement, présentait contre les fureurs de la mer une sécurité absolue ».

<sup>2</sup> MS f°63 : « Mais [il faut le] répét[er]ons aussi, que quelque [sic] soit sa puissance ».

<sup>3</sup> MS f°63 : « Un commandant doit toujours tenir pour vrai, que la vie d'un homme est supérieure à une question d'amour-propre. »

<sup>4</sup> MS f°64 : « une déplorable catastrophe, survenue à l'un des plus beaux /paquebots transocéaniques/ [paquebots de la compagnie Transatlantique] prouve ». Verne voulait peut-être d'abord faire allusion à la Compagnie Générale Transatlantique, dont on ne signale pourtant aucun accident dans les années 1860. Le naufrage évoqué est vraisemblablement celui de l'*Anglo-Saxon*, le 27 avril 1863 près de Cape Race sur l'île de Terre-Neuve, avec un total de 237 morts. Ce paquebot de la Allan Line Steamship Company faisait la traversée entre Liverpool et Québec. Le rapport officiel sur le désastre en attribue la faute au commandant de bord d'avoir poursuivi sa course à une vitesse excessive dans le brouillard. Voir <http://www.theshipslist.com/ships/Wrecks/anglosaxon.htm> (site consulté le 22 octobre 2010).

<sup>5</sup> MS f°64 : « lutter outre mesure contre la mer, [ni marcher en avant quand même à nous] quand même il sent sur les talons ».

appartenait. La pluie avait cessé ; le vent fraîchissait de nouveau ; le ciel, balayé par la tempête, était pur. Lorsque la nuit se fit, je restai pendant quelques heures à me promener sur le pont. Les salons jetaient de grands épanouissements de lumière par leurs écoutilles entrouvertes. À l'arrière, jusqu'aux limites du regard, s'allongeait un remous phosphorescent,<sup>1</sup> rayé çà et là par la crête lumineuse des lames. Les étoiles, réfléchies dans ces nappes lactescentes,<sup>2</sup> apparaissaient et disparaissaient comme elles font au milieu de nuages chassés par une forte brise. Tout autour et tout au loin s'étendait la sombre nuit. À l'avant grondait le tonnerre des roues, et, au-dessous de moi, j'entendais le cliquetis des chaînes du gouvernail.<sup>3</sup>

En revenant vers le capot du grand salon, je fus assez surpris d'y voir une foule compacte de spectateurs. Les applaudissements éclataient. Malgré les désastres de la journée, l'« entertainment » accoutumé déroulait les surprises de son programme. Du matelot si grièvement blessé, mourant peut-être, il n'était plus question. La fête paraissait animée. Les passagers accueillaient avec de grandes démonstrations les débuts d'une troupe de « minstrels » sur les planches du *Great-Eastern*. On sait ce que sont ces minstrels, des chanteurs ambulants, noirs ou noircis suivant leur origine, qui courent les villes anglaises en y donnant des concerts grotesques. Les chanteurs, cette fois, n'étaient autres que des matelots ou des stewards frottés de cirage. Ils avaient revêtu des loques de rebut, ornées de boutons en biscuit de mer ; ils portaient des lorgnettes faites de deux bouteilles accouplées, et des guimbardes<sup>4</sup> composées de boyaux tendus sur une vessie. Ces gaillards, assez drôles en somme, chantaient des refrains burlesques et improvisaient des discours mêlés de coq-à-l'âne et de calembours. On les applaudissait à outrance, et ils redoublaient leurs contorsions et grimaces. Enfin, pour terminer, un danseur, agile comme un singe, exécuta une double gigue qui enleva l'assemblée.

Cependant, si intéressant que fût ce programme des minstrels, il n'avait pas rallié tous les passagers. D'autres hantaient<sup>5</sup> en grand nombre la salle de l'avant<sup>6</sup> et se pressaient autour des tables. Là, on jouait gros jeu. Les gagnants défendaient le gain acquis pendant la traversée ; les perdants, que le temps pressait, cherchaient à maîtriser le sort par des coups d'audace. Un tumulte violent sortait de cette salle. On entendait la voix du banquier criant les coups, les imprécations<sup>7</sup> des perdants, le tintement de l'or, le froissement des dollars-papier. Puis il se faisait un

---

<sup>1</sup> MS f°64 : « À l'arrière s'étendait, jusqu'aux limites du regard, un remous phosphorescent ».

<sup>2</sup> MS f°64 : « ces nappes [lacteuses] lactescentes ».

<sup>3</sup> MS f°64 : En marge de ce paragraphe, un commentaire indéchiffrable d'Hetzel (douze lignes au crayon, biffées).

<sup>4</sup> MS f°64 : « et [des violons ou plutôt] des guimbardes ».

<sup>5</sup> MS f°65 : « D'autres encombraient ».

<sup>6</sup> MS f°65 : « la salle de la smoking-room ».

<sup>7</sup> MS f°65 : « les [jurons] imprécations ».



Des chanteurs ambulants. (Page 131)

profond silence ; quelque coup hardi suspendait le tumulte, et, le résultat connu, les exclamations redoublaient.<sup>1</sup>

Je fréquentais peu ces habitués de la « smoking-room ». J'ai horreur du jeu.<sup>2</sup> C'est un plaisir toujours grossier, souvent malsain. L'homme atteint de la maladie du jeu n'a pas que ce mal ; il n'est guère possible que d'autres ne lui fassent pas cortège. C'est un vice qui ne va jamais seul. Il faut dire aussi que la société des joueurs, toujours et partout mêlée, ne me plaît pas. Là dominait Harry Drake au milieu de ses fidèles. Là préludaient à cette vie de hasards quelques aventuriers qui allaient chercher fortune en Amérique. J'évitais le contact de ces gens bruyants.<sup>3</sup> Ce soir-là, je passais<sup>4</sup> donc devant la porte du rouffle<sup>5</sup> sans y entrer, quand une violente explosion de cris et d'injures m'arrêta. J'écoutai, et, après un moment de silence, je crus, à mon profond étonnement, distinguer la voix de Fabian.<sup>6</sup> Que faisait-il en ce lieu ? Allait-il y chercher son ennemi ? La catastrophe, jusqu'alors évitée, était-elle près d'éclater ?<sup>7</sup>

Je poussai vivement la porte. En ce moment, le tumulte était au comble.<sup>8</sup> Au milieu de la foule des joueurs, je vis Fabian. Il était debout<sup>9</sup> et faisait face à Drake, debout comme lui. Je me précipitai vers Fabian. Sans doute Harry Drake venait de l'insulter grossièrement, car la main de Fabian se leva sur lui, et si elle ne l'atteignit pas au visage,<sup>10</sup> c'est que Corsican, apparaissant soudain, l'arrêta d'un geste rapide.<sup>11</sup>

Mais Fabian, s'adressant à son adversaire, lui dit de sa voix froidement railleuse :

« Tenez-vous ce soufflet pour reçu ?

– Oui,<sup>12</sup> répondit Drake, et voici ma carte ! »

---

<sup>1</sup> MS f°65 : « Puis il se faisait un profond /silence ; quelque coup hardi suspendait le tumulte, et, le résultat connu,/ [silence, et] les exclamations redoublaient. »

<sup>2</sup> MS f°65 : « Je fréquentais peu ces habitués de la smoking-room, [n'étant pas joueur]. J'ai horreur du jeu. [Cette société très mêlée ne me] plaisait pas » Les quatre lignes suivantes, de « C'est un plaisir toujours grossier » jusqu'à « ne me plaît pas », ont été ajoutées en marge.

<sup>3</sup> MS f°65 : « bruyants [et grossiers] ».

<sup>4</sup> MS f°65 : « Ce soir-là, [suivant mes coutumes,] je passais ».

<sup>5</sup> MS f°65 : « la porte du bar-room ».

<sup>6</sup> MS f°65 : « J'écoutai, et, pendant un moment de silence, je crus /à mon profond étonnement, distinguer/ [entendre] la voix de Fabian ».

<sup>7</sup> MS f°65 : « était-elle près d'éclater ? [J'en eus le pressentiment.] »

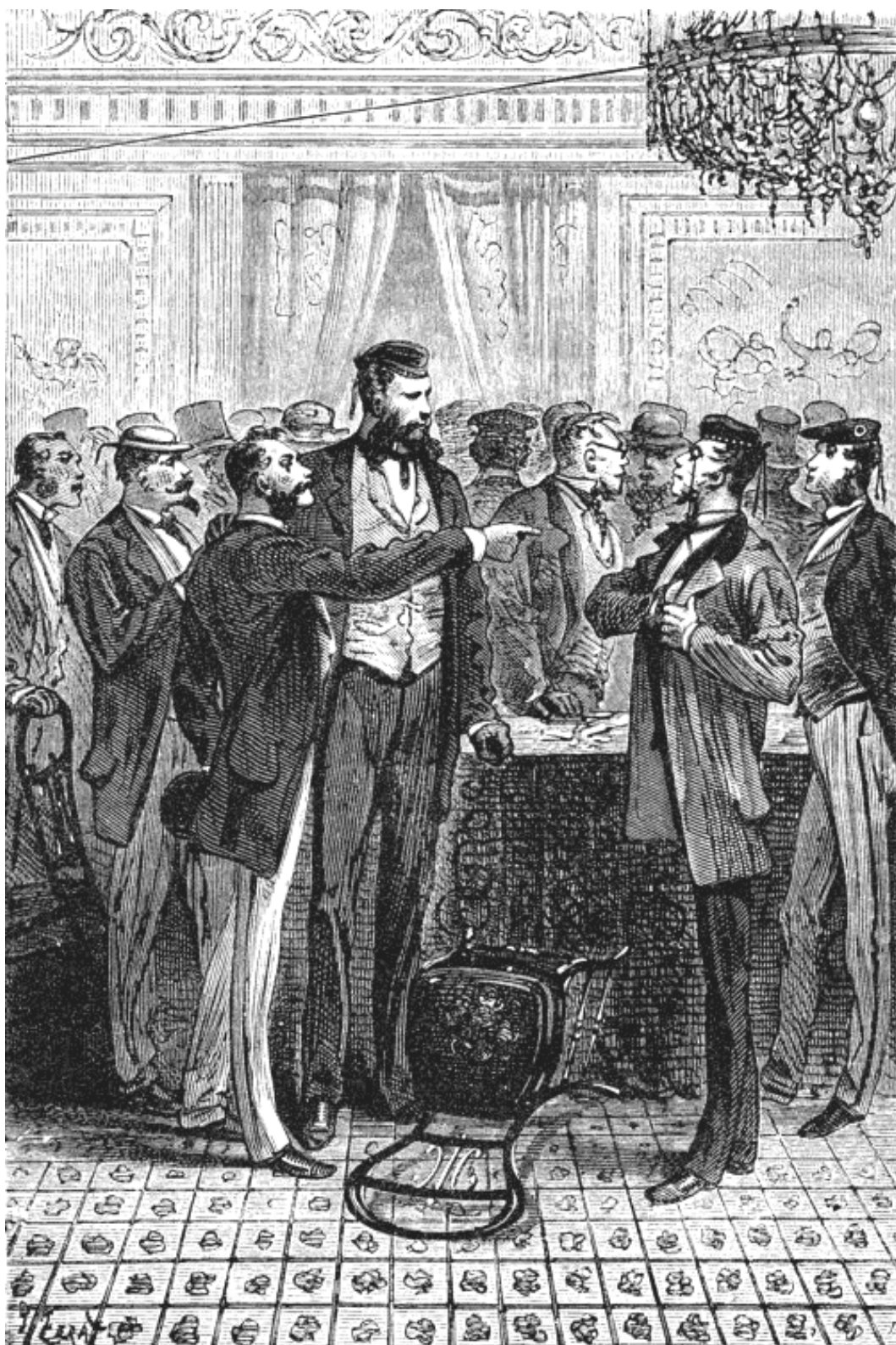
<sup>8</sup> MS f°65 : « le tumulte [redoublait] était au comble ».

<sup>9</sup> MS f°65 : « je vis Fabian. C'était bien lui. Il était debout ».

<sup>10</sup> MS f°65 : « la main de Fabian [se leva] s'était levée sur l[e]ui [misérable], et si elle [ne le frappa pas] /ne [l'avait pas atteint] l'atteignit pas/ au visage ».

<sup>11</sup> MS f°65 : « [l'arrêta] [l'avait d'un geste rapide arrêté] /l'arrêta d'un geste rapide/. »

<sup>12</sup> MS f°65 : « [Parfaitement] Oui ».



« Tenez-vous ce soufflet pour reçu ? » (Page 133)

Ainsi, l'inévitable fatalité avait, malgré nous, mis ces deux mortels ennemis en présence. Il était trop tard pour les séparer. Les choses ne pouvaient plus que suivre leur cours.<sup>1</sup> Le capitaine Corsican me regarda et je surpris dans ses yeux plus de tristesse encore que d'émotion.<sup>2</sup>

Cependant Fabian avait relevé<sup>3</sup> la carte que Drake venait de jeter sur la table.<sup>4</sup> Il la tenait du bout des doigts comme un objet qu'on ne sait par où prendre.<sup>5</sup> Corsican était pâle. Mon cœur battait.<sup>6</sup> Cette carte, Fabian la regarda enfin. Il lut le nom qu'elle portait. Ce fut comme un rugissement qui s'échappa de sa poitrine.

« Harry Drake ! s'écria-t-il. Vous ! vous ! vous !

– Moi-même, capitaine Mac Elwin », répondit tranquillement le rival de Fabian.

Nous ne nous étions pas trompés. Si Fabian avait ignoré jusque-là le nom de Drake, celui-ci n'était que trop informé de la présence de Fabian sur la *Great-Eastern* !<sup>7</sup>

## XXVII

Le lendemain, dès l'aube, je courus à la recherche du capitaine Corsican. Je le rencontrai dans le grand salon. Il avait passé la nuit près de Fabian. Fabian était encore sous le coup de l'émotion terrible que lui avait causée le nom du mari d'Ellen. Une secrète intuition lui avait-elle donné à penser que Drake n'était pas seul à bord ?<sup>8</sup> La présence d'Ellen lui était-elle révélée par la présence de cet homme ?<sup>9</sup> Devinait-il enfin que cette pauvre folle, c'était la jeune fille qu'il

---

<sup>1</sup> MS f°65 : « Les choses [devaient] /ne pouvaient plus que/ suivre leur cours. »

<sup>2</sup> MS f°65 : « je surpris dans ses yeux /plus de tristesse encore que d'émotion/ [comme un douloureux pressentiment de l'avenir] [plus de tristesse encore que [de *mot illisible*] d'émotion] ».

<sup>3</sup> MS f°65 : « avait [pris] relevé ».

<sup>4</sup> MS f°65 : « venait de [lui] jeter sur la table ».

<sup>5</sup> MS f°65 : « comme un objet [répugnant] /qu'on ne sait par où prendre/ ».

<sup>6</sup> MS f°65 : « Mon cœur battait [à se rompre]. »

<sup>7</sup> MS f°66 : Ce dernier paragraphe est ajouté entre la fin du chapitre et le début du chapitre suivant.

<sup>8</sup> MS f°66 : « Il avait passé la nuit près de Fabian. Fabian, [muet, immobile,] était encore sous le coup de [cette] l'émotion [terrible] terrible que lui avait [porté] causé [*sic*] le nom [de son rival] du mari d'Ellen. [Dans cet état de prostration, pouvait-il calculer les conséquences d'une rencontre avec Valverde ?] / Une secrète intuition lui avait-elle donné à penser que Drake n'était pas seul à bord ?/ »

<sup>9</sup> MS f°66 : « La présence d'Ellen à bord lui était-elle révélée [?] /par la présence de cet homme ?/ »

chérissait depuis de longues années ?<sup>1</sup> Corsican ne put me l'apprendre,<sup>2</sup> car Fabian n'avait pas prononcé un seul mot pendant toute cette nuit.

Corsican ressentait pour Fabian une sorte de passion fraternelle. Cette nature intrépide l'avait dès l'enfance irrésistiblement séduit. Il était désespéré.<sup>3</sup>

« Je suis intervenu trop tard, me dit-il. Avant que la main de Fabian se fût levée sur lui, j'aurais dû souffleter ce misérable.

– Violence inutile, répondis-je. Harry Drake ne vous aurait pas suivi sur le terrain où vous vouliez l'entraîner. C'est à Fabian qu'il en avait, et une catastrophe était devenue inévitable.<sup>4</sup>

– Vous avez raison, me dit le capitaine. Ce coquin en est arrivé à ses fins. Il connaissait Fabian, tout son passé, tout son amour. Peut-être Ellen, privée de raison, a-t-elle livré ses secrètes pensées ? Ou plutôt Drake n'a-t-il pas appris de la loyale jeune femme, avant son mariage même, tout ce qu'il ignorait de sa vie de jeune fille ?<sup>5</sup> Poussé par ses méchants instincts, se trouvant en contact avec Fabian, il a cherché cette affaire en s'y réservant le rôle de l'offensé. Ce gueux doit être un duelliste redoutable.

– Oui, répondis-je, il compte déjà trois ou quatre malheureuses rencontres de ce genre.<sup>6</sup>

– Mon cher monsieur, répondit Corsican, ce n'est pas le duel en lui-même que je redoute pour Fabian. Le capitaine Mac Elwin est de ceux qu'aucun danger ne trouble. Mais ce sont les suites de cette rencontre qu'il faut craindre. Que Fabian tue cet homme, si vil qu'il soit, et c'est un infranchissable abîme entre Ellen et lui. Dieu sait pourtant si, dans l'état où elle est, la malheureuse femme aurait besoin d'un soutien comme Fabian !

– En vérité, dis-je, en dépit de tout ce qui peut en résulter, nous ne pouvons souhaiter qu'une chose et pour Ellen et pour Fabian, c'est que cet Harry Drake succombe. La justice est de notre côté.

---

<sup>1</sup> MS f°66 : « Devinait-il enfin que cette pauvre folle, c'était [sa fiancée] /la jeune et noble enfant qu'il avait chérie depuis de longues années ?/ »

<sup>2</sup> MS f°66 : « [Le capitaine] Corsican ne put [répondre à cette question] me l'apprendre ».

<sup>3</sup> MS f°66 : « Corsican /ressentait pour Fabian une sorte de passion fraternelle. Cette nature intrépide l'avait dès l'enfance irrésistiblement séduit. Il/ était désespéré. »

<sup>4</sup> MS f°66 : « C'est à Fabian qu'il en avait, et [son nom prononcé tôt ou tard eût inévitablement amené [la] cette catastrophe que nous redoutions] /une catastrophe était devenue inévitable.] »

<sup>5</sup> MS f°66 : « [Peut-être Valverde a-t-il appris d'elle-même] ou plutôt Drake n'avait-il pas appris /de la loyale [Ellen elle-même] jeune femme, avant son mariage même,/ tout ce qu'il ignorait de sa vie de jeune fille ? »

<sup>6</sup> MS f°66 : « trois ou quatre malheureuses affaires de ce genre ». Les trois répliques suivantes (de « Mon cher monsieur » jusqu'à « éviter cette rencontre à Fabian ») sont écrites sur un papier collé au manuscrit, cachant la version primitive.



– Certes, répondit le capitaine, mais il est permis de trembler pour les autres, et je suis navré de n’avoir pu, fût-ce au prix de ma vie, éviter cette rencontre à Fabian.

– Capitaine, répondis-je en prenant la main de cet ami dévoué, nous n’avons pas encore reçu la visite des témoins de Drake. Aussi, bien que toutes les circonstances vous donnent raison, je ne puis désespérer encore.

– Connaissez-vous un moyen d’empêcher cette affaire ?<sup>1</sup>

– Aucun jusqu’ici. Toutefois, ce duel, s’il doit avoir lieu, ne peut, il me semble, avoir lieu qu’en Amérique,<sup>2</sup> et, avant que nous soyons arrivés, le hasard, qui a créé cette situation,<sup>3</sup> pourra peut-être la dénouer. »

Le capitaine Corsican secoua la tête en homme qui n’admet pas l’efficacité du hasard<sup>4</sup> dans les choses humaines. En ce moment, Fabian monta l’escalier du capot qui aboutissait au pont. Je ne le vis qu’un instant. La pâleur de son front me frappa. La plaie saignante s’était ravivée en lui. Il faisait mal à voir. Nous le suivîmes. Il errait sans but, évoquant cette pauvre âme à demi échappée de sa mortelle enveloppe, et cherchant peut-être à nous éviter.

L’amitié peut quelquefois être importune.<sup>5</sup> Aussi Corsican et moi, nous pensâmes que mieux valait respecter cette douleur en n’intervenant pas.<sup>6</sup> Mais

---

<sup>1</sup> MS f°67 : « un moyen d’empêcher cette [rencontre] affaire ».

<sup>2</sup> MS f°67 : « [Mais] Toutefois ce duel, [s’il a lieu, n’aura lieu qu’en Amérique] / [s’il doit avoir lieu ne peut, il me semble, avoir lieu qu’] s’il doit avoir lieu ne peut, il me semble, avoir lieu qu’en Amérique/ ».

<sup>3</sup> MS f°67 : « le hasard, qui a [conduit cette malheureuse affaire] créé cette situation ».

<sup>4</sup> MS f°67 : « qui n’admet pas l’efficace intervention du hasard ».

<sup>5</sup> MS f°67 : « [Nous ne pouvions atténuer sa souffrance ! qu’aurions-nous dit qui fût de nature à le consoler ?] L’amitié peut quelquefois être importune, [et il faut être seul pour pleurer.] »

<sup>6</sup> MS f°67 : « nous [pensons que] /pensâmes que/ mieux valait respecter cette douleur en n’intervenant pas [et surveiller sans qu’il s’en doutât l’infortuné Fabian. Nous évitions donc de le rencontrer. Il errait sur ce rouffle où cette ombre lui était apparue. Il évoquait cette pauvre âme à demi échappée de sa mortelle enveloppe ! Il revoyait la place où ses genoux avaient fléchi ! Il refaisait dans son esprit malade toute cette scène impressionnante, dans laquelle la main de la folle s’était appuyée sur son cœur pour en compter les battements ! Peut-être l’attendait-il encore, comme si l’ombre eût remplacé ce soleil qui nous versait à flots ses rayons !] Mais soudain Fabian se rapprocha ». En marge, on trouve une esquisse de ce passage supprimé, de la main d’Hetzel : « / [Il cherchait évidemment à se rendre compte du lieu où Ellen pouvait être. Il passait ou repassait devant ce rouffle où son ombre lui était apparue. Il se demandait comment il avait pu la méconnaître. Ce n’est pas [*mot illisible*] tout cela [*deux mots illisibles*]/. »

soudain Fabian se rapprocha, puis, venant à nous :<sup>1</sup>

« C'était elle ! la folle ? dit-il. C'était Ellen, n'est-ce pas ? Pauvre Ellen ! »<sup>2</sup>

Il doutait encore, et il s'en alla sans attendre une réponse que nous n'aurions pas eu le courage de lui faire.

## XXVIII

À midi, je n'avais pas encore appris que Drake eût envoyé ses témoins à Fabian. Cependant, ces préliminaires auraient déjà dû<sup>3</sup> être remplis, si Drake eût été décidé à demander sur-le-champ une réparation par les armes. Ce retard pouvait-il nous donner un espoir ? Je savais bien que les races saxonnes entendent autrement que nous la question du point d'honneur, et que le duel a presque entièrement disparu<sup>4</sup> des mœurs anglaises. Ainsi que je l'ai dit, non seulement la loi est sévère pour les duellistes et on ne peut la tourner comme en France, mais l'opinion publique surtout se déclare contre eux. Toutefois, en cette circonstance, le cas était particulier. L'affaire avait été évidemment cherchée, voulue.<sup>5</sup> L'offensé avait pour ainsi dire provoqué l'offenseur, et mes raisonnements aboutissaient toujours à cette conclusion, qu'une rencontre était inévitable entre Fabian et Harry Drake.

En ce moment, le pont fut envahi<sup>6</sup> par la foule des promeneurs. C'étaient les fidèles endimanchés qui revenaient du temple. Officiers, matelots et passagers regagnaient leurs postes, leurs cabines.<sup>7</sup>

À midi et demi, le point affiché donna pour observation les résultats suivants :

---

<sup>1</sup> MS f°67 : « Mais soudain, Fabian se rapprocha [de l'arrière du rouffle] ; puis, venant à nous, [la figure décomposée, l'œil trouble, éperdu, presque fou] ». En marge, un commentaire d'Hetzel, biffé : « / [Il ne faut pas qu'il soit si [deux ou trois mots illisibles] avant le duel [plusieurs mots illisibles] faites-le [deux mots illisibles] injures d'Ellen mais solide] / ».

<sup>2</sup> MS f°67 : « C'était elle ! n'est-ce pas ? dit-il. C'était Ellen ! Pauvre Ellen ! »

<sup>3</sup> MS f°67 : « [cette formalité] /ces préliminaires/auraient déjà dû ».

<sup>4</sup> MS f°67 : « et que le duel tend singulièrement à disparaître ».

<sup>5</sup> MS f°67 : « [Mais] Toutefois ici, le cas était particulier. [L'affaire était] /L'affaire avait été évidemment et des deux côtés/ cherchée, voulue. »

<sup>6</sup> MS f°68 : « encombré ».

<sup>7</sup> MS f°68 : « Officiers, matelots et passagers regagnaient leurs postes, leurs cabines. [Je m'étais dispensé, pour mon compte, d'assister à cet office ; j'avais assez des sermons [que ces révérends font] qui ne sont qu'une réclame personnelle.] » En marge, une note rayée d'Hetzel commence : « / [Toutes ces atteintes contre la religion du bateau nous donneront l'air d'être anti-religieux et ne feront que pressentir le catholique tapant sur le protestant abstenez-vous puisque vous ne pouvez pas vous mettre à prêcher dans votre sens] / ».

Lat. 40°33' N.

Long. 66°21' W.

Course : 214 miles.

Le *Great-Eastern* ne se trouvait plus qu'à 348 milles de la pointe de Sandy-Hook, langue sablonneuse<sup>1</sup> qui forme l'entrée des passes de New-York. Il ne pouvait tarder à flotter sur les eaux américaines.

Pendant le lunch, je ne vis pas Fabian à sa place accoutumée, mais Drake occupait la sienne. Quoique bruyant, ce misérable me parut inquiet. Demandait-il à l'excitation du champagne l'oubli de certains remords ?<sup>2</sup> Je ne sais, mais il se livrait à de fréquentes libations en compagnie de ses compagnons<sup>3</sup> habituels. Plusieurs fois il me regarda « en dessous », n'osant et ne voulant me fixer, malgré son effronterie. Cherchait-il Fabian dans la foule des convives ? Je ne pourrais le dire. Un fait à noter, c'est qu'il abandonna brusquement la table avant la fin du repas. Je me levai aussitôt pour l'observer, mais il se dirigea vers sa cabine et s'y enferma.<sup>4</sup>

Je montai sur le pont. La mer était admirable, le ciel pur. Pas un nuage à l'un, pas une écume à l'autre. Ces deux miroirs se renvoyaient mutuellement leurs nuances azurées. Le docteur Pitferge, que je rencontrai, me donna de mauvaises nouvelles du matelot blessé. L'état du malade empirait, et, malgré l'assurance du médecin, il était difficile qu'il en revînt.<sup>5</sup>

À quatre heures, quelques minutes avant le dîner, un navire fut signalé par bâbord. Le second me dit que ce devait être le *City of Paris*, de deux mille sept cent cinquante tonneaux, l'un des plus beaux steamers de la compagnie Inman. Mais il se trompait ; ce paquebot s'étant rapproché envoya son nom : *Saxonia*, de Steam-National Company. Pendant quelques instants, les deux bâtiments coururent à contre-bord à moins de trois encablures l'un de l'autre. Le pont du *Saxonia* était couvert de passagers qui nous saluèrent d'un triple hurrah.

À cinq heures, nouveau navire à l'horizon, mais trop éloigné pour que sa nationalité pût être reconnue. C'était sans doute le *City of Paris*. Grande attraction que ces rencontres de bâtiments, ces hôtes de l'Atlantique, qui se saluent au passage ! On comprend, en effet, qu'il n'y ait pas d'indifférence possible de

---

<sup>1</sup> MS f°68 : « la pointe de Sandy-hook, [pointe] langue sablonneuse ».

<sup>2</sup> MS f°68 : « Quoique bruyant, il me parut [légèrement soucieux] inquiet. [Cherchait-il dans l'ivresse] /Demandait-il à l'excitation/ du champagne l'oubli de certains remords /ou de la situation?/ »

<sup>3</sup> MS f°68 : « en compagnie de /ses compagnons/ [ses flatteurs] habituels ».

<sup>4</sup> MS f°68 : En marge, un commentaire d'Hetzel biffé : « /[Il n'y a pas [deux mots illisibles] il faut qu'ils tâchent de découvrir Ellen (sans y arriver)]/ ».

<sup>5</sup> MS f°68 : « il était difficile qu'il en revînt. [C'était un brave [jeune] homme, qui méritait d'être regretté /de tout l'équipage, et [qui] laissait une femme, [et deux] quatre enfants, il était question de faire une [petite] collecte pour la veuve et ses enfants./] »

navire à navire. Le commun danger de l'élément affronté est un lien, même entre inconnus.<sup>1</sup>

À six heures, troisième navire, *Philadelphia*,<sup>2</sup> de la ligne Inman, affecté au transport des émigrants de Liverpool à New-York. Décidément, nous parcourions des mers fréquentées, et la terre ne pouvait être loin. J'aurais déjà voulu y toucher.<sup>3</sup>

On attendait aussi *L'Europe*, paquebot à roues de trois mille deux cents tonneaux de jauge et de treize cents chevaux de force. Ce steamer appartient à la Compagnie Transatlantique et fait le service des passagers entre Le Havre et New-York, mais il ne fut pas signalé. Il avait sans doute passé plus au nord.

La nuit se fit vers sept heures et demie. Le croissant de la lune se dégagait des rayons du soleil couchant et resta quelque temps suspendu au-dessus de l'horizon. Une lecture religieuse, faite par le capitaine Anderson dans le grand salon et entrecoupée de cantiques, se prolongea jusqu'à neuf heures du soir.

La journée se termina sans que ni le capitaine Corsican ni moi, nous eussions encore reçu la visite des témoins d'Harry Drake.

## XXIX

Le lendemain, lundi 8 avril, ce fut une admirable journée.<sup>4</sup> Le soleil<sup>5</sup> était radieux dès son lever. Sur le pont je rencontrai le docteur qui se baignait dans les effluves lumineuses.<sup>6</sup> Il vint à moi.

« Eh bien, me dit-il, il est mort, notre pauvre blessé, mort dans la nuit. Les médecins en répondaient ! Oh ! les médecins ! Ils ne doutent de rien !<sup>7</sup> Voilà le quatrième compagnon qui nous quitte depuis Liverpool,<sup>8</sup> le quatrième à porter au passif du *Great-Eastern*, et le voyage n'est pas achevé !

---

<sup>1</sup> MS f°69 : Ces deux dernières phrases (« On comprend » jusqu'à « entre inconnus ») sont ajoutées en marge.

<sup>2</sup> MS f°69 : « À six heures, [un] troisième [bâtiment] navire, [le] *Philadelphia* ».

<sup>3</sup> MS f°69 : « la terre n'était pas loin. / J'aurais déjà voulu y toucher. [La perspective de ce duel à bord doublait pour moi le danger ou même les inconvénients qui pourraient en résulter, et quoiqu'il soit [*mot illisible*] une fois à terre Valverde que l'amour-propre ne [*mot illisible*] plus n'abandonnerait pas son idée.] / »

<sup>4</sup> MS f°69 : « Le lendemain lundi 8 avril, [une] admirable journée s'il en fut. »

<sup>5</sup> MS f°69 : « [L'astre du jour] Le soleil ».

<sup>6</sup> MS f°69 : « les effluves [solaires] lumineuses ».

<sup>7</sup> MS f°69 : « Les médecins en répondaient [tant qu'il n'était pas mort]. / Oh ! les médecins ! Ils ne doutent de rien ! / »

<sup>8</sup> MS f°69 : « Voilà le quatrième compagnon qui nous quitte depuis [que nous avons quitté] Liverpool ». Pitferge se trompe ici, car c'est en réalité la cinquième fatalité du voyage (pour les autres voir la fin du quatrième chapitre, p. 53).

– Pauvre diable !<sup>1</sup> dis-je, au moment d’arriver au port, presque en vue des côtes américaines. Que deviendront sa femme et ses petits enfants ?<sup>2</sup>

– Que voulez-vous,<sup>3</sup> mon cher monsieur, me répondit le docteur, c’est la loi, la grande loi ! Il faut bien mourir ! Il faut bien se retirer devant ceux qui viennent !<sup>4</sup> On ne meurt, c’est mon opinion du moins, que parce qu’on occupe une place à laquelle un autre a droit !<sup>5</sup> Et savez-vous combien de gens seront morts pendant la durée de mon existence, si je vis soixante ans ?

– Je ne m’en doute pas, docteur.

– Le calcul est bien simple, reprit Dean Pitferge. Si je vis jusqu’à soixante ans, j’aurai vécu vingt et un mille neuf cents jours, soit cinq cent vingt-cinq mille six cents heures, soit trente et un millions cinq cent trente-six mille minutes, enfin soit un milliard huit cent quatre-vingt-deux millions cent soixante mille secondes. En chiffres ronds, deux milliards de secondes. Or, pendant ce temps, il sera précisément mort deux milliards d’individus<sup>6</sup> qui gênaient leurs successeurs, et je partirai, à mon tour, quand je serai devenu gênant. Toute la question est de ne gêner que le plus tard possible. »

Le docteur continua pendant quelque temps cette thèse, tendant à me prouver, chose facile,<sup>7</sup> que nous sommes tous mortels. Je ne crus pas devoir discuter et le laissai dire.<sup>8</sup> En nous promenant, lui parlant,<sup>9</sup> moi écoutant, je vis les charpentiers du bord qui s’occupaient à réparer les pavois défoncés à l’avant par le double coup de mer. Si le capitaine Anderson ne voulait pas entrer à New-York avec des avaries, les charpentiers devaient se hâter, car le *Great-Eastern* marchait rapidement sur ces eaux calmes, et jamais, je crois, sa vitesse n’avait été si considérable. Je le compris à l’enjouement des deux fiancés, qui, penchés sur la balustrade, ne comptaient plus les tours de roue.<sup>10</sup> Les longs pistons<sup>11</sup> se développaient avec entrain, et les énormes cylindres, oscillant sur leurs tourillons,

---

<sup>1</sup> MS f°69 : « Pauvre [garçon] diable ! »

<sup>2</sup> MS f°69 : « presque en vue des côtes américaines. [Et sa femme, les [petites filles] enfants ! que vont-ils] Voilà une triste réalité à leur annoncer.] /Que deviendront sa femme et ses petits enfants ?/ »

<sup>3</sup> MS f°69 : « / C’est fort triste, en effet, mais/ [Oui ! mais] que voulez-vous ».

<sup>4</sup> MS f°69 : « c’est la loi, la grande loi ! Il faut bien [faire place à] se retirer devant ceux qui viennent ! »

<sup>5</sup> MS f°69 : « On ne meurt que parce qu’on occupe une place [qu’un autre vient prendre] /à laquelle un autre a droit !/ »

<sup>6</sup> MS f°69 : « Or, [précisément] pendant ce temps, il sera [mort deux] /précisément mort/ milliards d’individus ». En marge, une remarque d’Hetzel où on distingue les mots « vérifiez » et « calcul ».

<sup>7</sup> MS f°70 : « cette thèse, tendant, chose facile, à me prouver ».

<sup>8</sup> MS f°70 : « Je ne crus pas devoir la discuter [cette question], et le laissai dire. »

<sup>9</sup> MS f°70 : « lui [discutant] parlant ».

<sup>10</sup> MS f°70 : « ne comptaient /plus/ [encore] les tours de roues ». En marge, une note d’Hetzel, biffée : « /[Ce sera plus ou pas]/. »

<sup>11</sup> MS f°70 : « [En effet,] [l]Les longs pistons ».

ressemblaient à une sonnerie de grosses cloches lancées à toute volée. Les roues fournissaient alors onze tours par minute, et le steam-ship marchait à raison de<sup>1</sup> treize milles à l'heure.

À midi, les officiers se dispensèrent de faire le point. Ils connaissaient leur situation par l'estime, et la terre devait être signalée avant peu.

Tandis que je me promenais après le lunch, le capitaine Corsican vint à moi.<sup>2</sup> Il avait quelque nouvelle à me communiquer. Je le compris en voyant sa physionomie soucieuse.<sup>3</sup>

« Fabian, me dit-il, a reçu les témoins de Drake. Il me prie d'être son témoin,<sup>4</sup> et vous demande de vouloir bien l'assister dans cette affaire. Il peut compter sur vous ?

– Oui, capitaine. Ainsi tout espoir d'éloigner ou d'empêcher cette rencontre s'évanouit ?

– Tout espoir.

– Mais dites-moi, comment cette querelle a-t-elle pris naissance ?<sup>5</sup>

– Une discussion de jeu, un prétexte,<sup>6</sup> pas autre chose. En fait, si Fabian ne connaissait pas ce Drake, ce Drake le connaissait. Le nom de Fabian est un remords pour lui, et il veut tuer ce nom avec l'homme qui le porte.

– Quels sont les témoins d'Harry Drake ? demandai-je.

– L'un, me répondit Corsican, est ce farceur...<sup>7</sup>

– Le docteur T... ?

– Précisément. L'autre est un Yankee que je ne connais pas.<sup>8</sup>

– Quand doivent-ils venir vous trouver ?

– Je les attends ici. »<sup>9</sup>

En effet, j'aperçus bientôt<sup>10</sup> les deux témoins d'Harry Drake qui se

---

<sup>1</sup> MS f°70 : « marchait [avec une vitesse] à raison de ».

<sup>2</sup> MS f°70 : « Tandis que je me promenais [avec le docteur] après le lunch, [je vis] le capitaine Corsican [venir vers] vint à moi [de ce pas méthodique qui ne variait jamais]. »

<sup>3</sup> MS f°70 : « Il avait, sans doute, quelque nouvelle à me communiquer. Je le compris en voyant sa physionomie soucieuse. [Sans doute, il ne voulait pas parler devant le docteur. Je laissai donc tomber la conversation, et bientôt Dean Pitferge nous quitta. Aussitôt, le capitaine Corsican me dit :] ».

<sup>4</sup> MS f°70 : « Fabian me dit-il a reçu les témoins de Drake. [Il m'a prévenu de cette visite.] Il me prie d'être son témoin ».

<sup>5</sup> MS f°70 : « Mais dites-moi, [capitaine,] comment cette querelle a-t-elle pris naissance dans la smoking-room ? »

<sup>6</sup> MS f°70 : « Une discussion de jeu, [mon cher monsieur,] un prétexte ».

<sup>7</sup> MS f°70 : « L'un, me répondit [le capitaine] Corsican, est ce farceur [de bas étage,] que vous connaissez. »

<sup>8</sup> MS f°71 : « L'autre est [le premier Américain venu] un Yankee que je ne connais pas. » En marge, un mot d'Hetzel, biffé : « /[Blessant]/ ».

<sup>9</sup> MS f°71 : « Jes les attends ici à l'instant. »

<sup>10</sup> MS f°71 : « En effet, [quelques minutes plus tard] j'aperçus /bientôt/ ».

dirigeaient vers nous. Le docteur T... se rengorgeait. Il se croyait grandi de vingt coudées, sans doute parce qu'il représentait un coquin. Son compagnon, un autre commensal de Drake, était un de ces marchands éclectiques<sup>1</sup> qui ont toujours à vendre quoi que ce soit que vous leur proposiez d'acheter.

Le docteur T... prit la parole, après avoir salué<sup>2</sup> emphatiquement, salut auquel le capitaine Corsican répondit à peine.

« Messieurs, dit le docteur T... d'un ton solennel,<sup>3</sup> notre ami Drake, un gentleman dont tout le monde a pu apprécier le mérite et les manières,<sup>4</sup> nous a envoyés vers vous pour traiter d'une affaire délicate. C'est-à-dire que le capitaine Fabian Mac Elwin, auquel nous nous étions d'abord adressés, vous a désignés tous les deux comme ses représentants dans cette affaire.<sup>5</sup> Je pense donc que nous nous entendrons, comme il convient à des gens bien élevés, touchant les points délicats de notre mission. »<sup>6</sup>

Nous ne répondions pas et nous laissions le personnage patauger dans sa « délicatesse ».

« Messieurs, reprit-il, il n'est pas discutable que les torts<sup>7</sup> ne soient du côté du capitaine Mac Elwin. Ce monsieur a, sans raison et même sans prétexte, suspecté<sup>8</sup> l'honorabilité d'Harry Drake dans une question de jeu ; puis, avant toute provocation,<sup>9</sup> il lui a fait la plus grave insulte qu'un gentleman puisse recevoir... »

Toute cette phraséologie mielleuse impatienta le capitaine Corsican, qui se mordait la moustache. Il ne put y tenir plus longtemps.

« Au fait, monsieur, dit-il rudement au docteur T..., dont il coupa la parole. Pas tant de mots. L'affaire est très simple. Le capitaine Mac Elwin a levé la main sur M. Drake. Votre ami tient le soufflet pour reçu. Il est l'offensé. Il exige une réparation. Il a le choix des armes. Après ?

– Le capitaine Mac Elwin accepte ? demanda le docteur,<sup>10</sup> démonté par le ton de Corsican.

– Tout.

– Notre ami Harry Drake choisit l'épée.

– Bien. Où la rencontre aura-t-elle lieu ? À New-York ?<sup>11</sup>

---

<sup>1</sup> MS f°71 : « était [un grossier Yankee,] un de ces marchands éclectiques ».

<sup>2</sup> MS f°71 : « après [nous] avoir salué[s] ».

<sup>3</sup> MS f°71 : « dit-il d'un ton solennel ».

<sup>4</sup> MS f°71 : « apprécier [l'esprit] /le mérite/ et les manières ».

<sup>5</sup> MS f°71 : « cette affaire [délicate] ».

<sup>6</sup> MS f°71 : « touchant les points délicats de [cette affaire] /notre mission/ ».

<sup>7</sup> MS f°71 : « les torts [dans cette affaire] ».

<sup>8</sup> MS f°71 : « Ce monsieur a sans raison et même sans [droit] prétexte [a] suspecté ».

<sup>9</sup> MS f°71 : « [sans] /avant toute/ provocation ».

<sup>10</sup> MS f°71 : « [Monsieur] Le capitaine Mac Elwin accepte...? reprit le docteur T..., démonté par [le superbe] le ton d[u]e [capitaine] Corsican. »

<sup>11</sup> MS f°71 : « Bien. Où ? [à New York.] / Où la rencontre aura-t-elle lieu ? À New-York ?/ »

- Non, ici, à bord.
  - À bord, soit, si vous y tenez. Quand ? Demain matin ?
  - Ce soir, à six heures, à l'arrière du grand rouffle qui, à ce moment, sera désert.<sup>1</sup>
  - C'est bien. »
- Cela dit, le capitaine Corsican, me prenant le bras,<sup>2</sup> tourna le dos au docteur T...

### XXX

Éloigner le dénouement de cette affaire n'était plus possible.<sup>3</sup> Quelques heures seulement nous séparaient du moment où les deux adversaires se rencontreraient.<sup>4</sup> D'où venait cette précipitation ? Pourquoi Harry Drake n'attendait-il pas pour se battre que son adversaire et lui fussent débarqués ? Ce navire, affrété par une compagnie française, lui semblait-il un terrain plus propice à cette rencontre qui devait être un duel à mort ? Ou plutôt Drake avait-il donc un intérêt caché à se débarrasser de Fabian, avant que celui-ci mît le pied<sup>5</sup> sur le continent américain et soupçonnât la présence d'Ellen à bord, que lui, Drake, devait croire ignorée de tous ? Oui ! ce devait être cela.<sup>6</sup>

- « Peu importe, après tout, dit le capitaine Corsican, il vaut mieux en finir.
- Prierai-je le docteur Pitferge d'assister au duel, comme médecin ?
- Oui, vous ferez bien. »<sup>7</sup>

Corsican me quitta pour rejoindre Fabian. La cloche de la passerelle tintait en ce moment. Je demandai au timonier ce que signifiait ce tintement inaccoutumé. Cet homme m'apprit qu'on sonnait l'enterrement du matelot mort<sup>8</sup> dans la nuit. En effet, cette triste cérémonie allait s'accomplir. Le temps, si beau jusqu'alors, tendait à se modifier. De gros nuages montaient lourdement dans le sud.

---

<sup>1</sup> MS f°71 : « qui, à cette heure, sera bien /qui, à ce moment, sera désert/ ».

<sup>2</sup> MS f°72 : « le capitaine Corsican [me prit le bras], me prenant le bras ».

<sup>3</sup> MS f°72 : « Éloigner Le dénouement de cette affaire [quel qu'il fût, ne pouvait qu'être fatal à Fabian] [approchait] n'était plus possible. »

<sup>4</sup> MS f°72 : « se rencontreraient [à l'arrière du steamer]. » Les lignes suivantes (« D'où venait » jusqu'à « Ou plutôt ») sont ajoutées en marge.

<sup>5</sup> MS f°72 : « avait-il donc un intérêt caché à se débarrasser de Fabian, avant [qu'il] que celui-ci ne mît le pied ».

<sup>6</sup> MS f°72 : « /et ne soupçonnât la présence d'Ellen à bord, que lui, Drake, devait croire ignorée de tous ? Oui ! ce devait être cela./ ».

<sup>7</sup> MS f°72 : « /Demanderai-je au docteur Pitferge d'assister au duel [de nous] assister comme médecin, [dans ce duel ?]

– Oui, [sa présence est] vous ferez bien. »

<sup>8</sup> MS f°72 : « [Il] /Cet homme/ m'apprit qu'on sonnait [ainsi] l'enterrement du [jeune] matelot mort ».



À l'appel de la cloche, les passagers se portèrent en foule sur tribord. Les passerelles, les tambours, les bastingages, les haubans, les embarcations suspendues à leurs portemanteaux, se garnirent de spectateurs. Officiers, matelots, chauffeurs, qui n'étaient pas de service,<sup>1</sup> vinrent se ranger sur le pont.

À deux heures, un groupe de marins apparut à l'extrémité du grand rouffle. Ce groupe quittait le poste des malades, et il passa devant la machine du gouvernail.<sup>2</sup> Le corps du matelot, cousu dans un morceau de toile et fixé sur une planche avec un boulet aux pieds, était porté par quatre hommes. Le pavillon britannique enveloppait ce cadavre. Les porteurs, suivis de tous les camarades du mort,<sup>3</sup> s'avancèrent lentement au milieu des assistants qui se découvraient sur leur passage.

Arrivés à l'arrière de la roue de tribord, le cortège s'arrêta, et le corps fut déposé sur le palier qui terminait l'escalier à la hauteur du pont, devant la coupée du navire.

En avant de la haie de spectateurs<sup>4</sup> étagés sur le tambour, se tenaient en grand costume le capitaine Anderson et ses principaux officiers. Le capitaine avait à la main un livre de prières. Il ôta son chapeau,<sup>5</sup> et, pendant quelques minutes, au milieu de ce profond silence que n'interrompait pas même la brise,<sup>6</sup> il lut d'une voix grave la prière des morts. Dans cette atmosphère alourdie, orageuse, sans un bruit, sans un souffle, ses moindres paroles se faisaient entendre distinctement. Quelques passagers répondaient à voix basse.

Sur un signe du capitaine,<sup>7</sup> le corps, enlevé par les porteurs, glissa jusqu'à la mer. Un instant, il surnagea, se redressa, puis il disparut<sup>8</sup> au milieu d'un cercle d'écume.

En ce moment, la voix du matelot de vigie cria :  
« Terre ! »

---

<sup>1</sup> MS f°72 : « [Les] officiers, [les] matelots, [les] chauffeurs [et les] soutiers qui n'étaient pas de service ».

<sup>2</sup> MS f°72 : « passait devant le caillebotis [qui supportait la grande] /de l'arrière/ [roue du gouvernail] ».

<sup>3</sup> MS f°72 : « suivis de [quelques amis] tous les camarades du mort /[et d'un grand nombre de passagers]/ ».

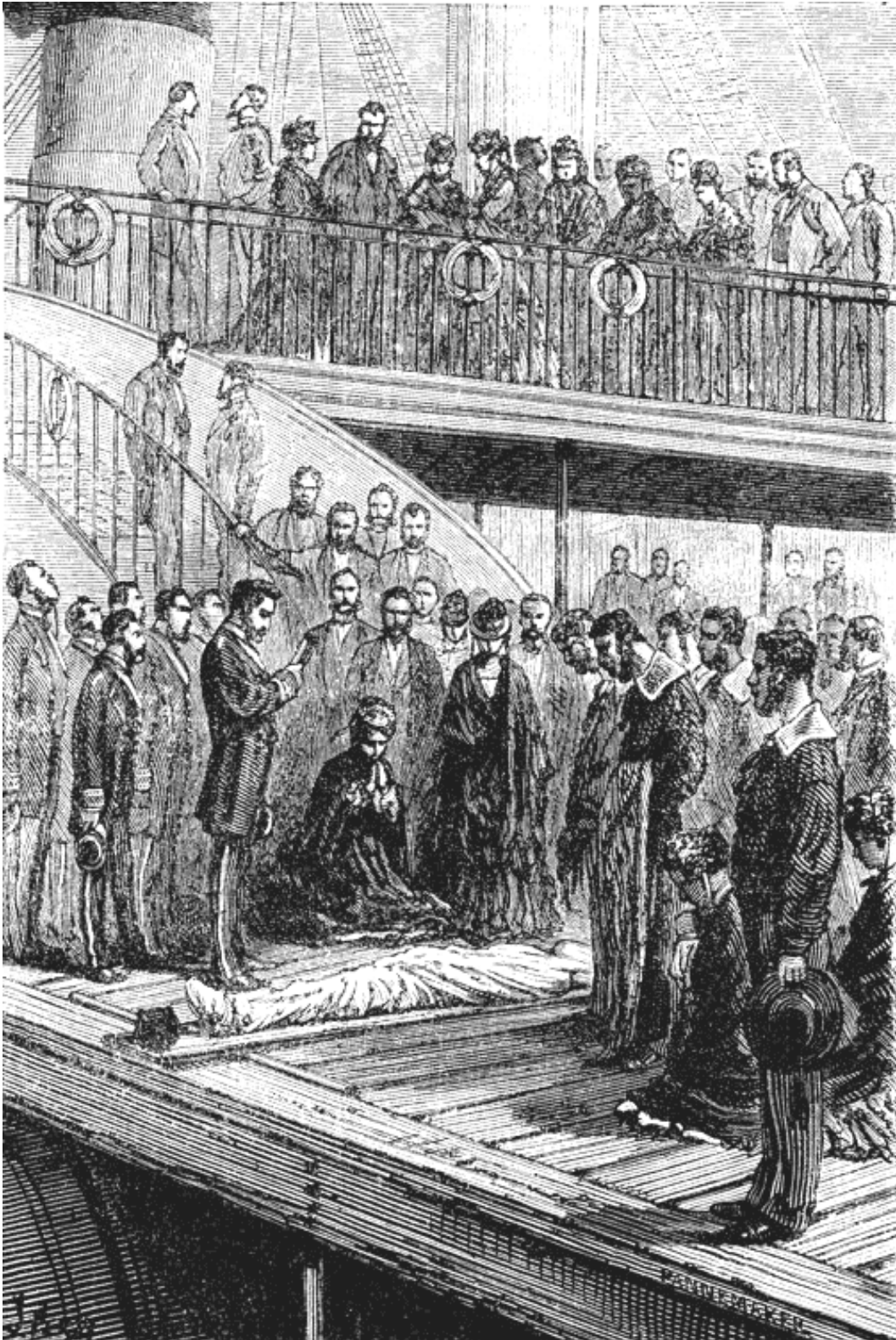
<sup>4</sup> MS f°72 : « En avant [du rassemblement] de la haie des spectateurs ». La modification ici est de la main d'Hetzel.

<sup>5</sup> MS f°72 : « Il se découvrit ».

<sup>6</sup> MS f°72 : « que n'interrompaient pas même les sifflements de la brise ».

<sup>7</sup> MS f°73 : « Puis [Alors] sur un signal du capitaine ».

<sup>8</sup> MS f°73 : « [puis il] et disparut ».



La prière des morts. (Page 145)

## XXXI

Cette terre, annoncée à l'instant<sup>1</sup> où la mer se refermait sur le corps du pauvre matelot,<sup>2</sup> était jaune et basse. Cette ligne de dunes peu élevées, c'était Long-Island, l'île longue, grand banc de sable revivifié par la végétation, qui couvre la côte américaine depuis la pointe Montauk jusqu'à Brooklyn, l'annexe de New-York.<sup>3</sup> De nombreuses goélettes de cabotage rangeaient cette île couverte de villas et de maisons de plaisance.<sup>4</sup> C'est la campagne préférée des New-Yorkais.

Chaque passager salua de la main cette terre si désirée, après une traversée trop longue qui n'avait pas été exempte d'incidents pénibles.<sup>5</sup> Toutes les lorgnettes étaient braquées sur ce premier échantillon du continent américain, et chacun de le voir<sup>6</sup> avec des yeux différents, à travers ses regrets ou ses désirs. Les Yankees saluaient en lui la mère-patrie. Les Sudistes regardaient avec un certain dédain ces terres du Nord, le dédain du vaincu pour le vainqueur. Les Canadiens l'observaient en hommes qui n'ont qu'un pas à faire pour se dire citoyens de l'Union. Les Californiens, dépassant toutes ces plaines<sup>7</sup> du Far-West et franchissant les montagnes Rocheuses, mettaient déjà le pied sur leurs inépuisables placers. Les Mormons, le front hautain, la lèvre méprisante, examinaient à peine ces rivages,<sup>8</sup> et regardaient plus loin, dans son désert inaccessible, leur lac Salé et leur Cité des Saints. Quant aux jeunes fiancés, ce continent, c'était pour eux la Terre promise.<sup>9</sup>

Le ciel, cependant, se noircissait<sup>10</sup> de plus en plus. Tout l'horizon du sud était plein. La grosse bande de nuages s'approchait du zénith. La pesanteur de l'air s'accroissait. Une chaleur suffocante pénétrait l'atmosphère comme si le soleil de juillet l'eût frappée d'aplomb. Est-ce que nous n'en avons pas fini avec les incidents de cette interminable traversée ?

---

<sup>1</sup> MS f°73 : « [au moment] à l'instant ».

<sup>2</sup> MS f°73 : « /[encore [*mot illisible*] distante des. pour expliquer qu'on ne pouvait rapporter le corps à sa femme]/ ». Cette note fragmentée est de la main d'Hetzel.

<sup>3</sup> MS f°73 : « jusqu'à Brooklyn, l'annexe de New-York dont elle est séparée par la rivière de l'est. »

<sup>4</sup> MS f°73 : « de villas et de maisons de plaisance /[qu'avec la lunette on pouvait distinguer]/ ».

<sup>5</sup> MS f°73 : « d'incidents [regrettables] pénibles ».

<sup>6</sup> MS f°73 : « chacun [d'y] /de le/ voir ».

<sup>7</sup> MS f°73 : « toutes ces terres ».

<sup>8</sup> MS f°73 : « ces rivages indifférents ».

<sup>9</sup> MS f°73 : « Quant [à nos] aux jeunes fiancés, ils ne voyaient qu'une chose dans ce continent : la Terre-Promise. /[L'homme aux 20,000 poupées naufragées se demandait ce qu'il achèterait à la place. Que de cargaisons avec la somme que l'assurance allait lui donner.]/ »

<sup>10</sup> MS f°73 : « [s'encrassait] se noircissait ».

« Voulez-vous que je vous étonne ? me dit le docteur Pitferge, qui m'avait rejoint sur les passavants.

– Étonnez-moi, docteur.

– Eh bien, nous aurons de l'orage, peut-être une tempête avant la fin de la journée.

– De l'orage au mois d'avril ! m'écriai-je.

– Le *Great-Eastern* se moque bien des saisons, reprit Dean Pitferge, haussant les épaules. C'est un orage fait pour lui. Voyez ces nuages de mauvaise mine qui envahissent le ciel. Ils ressemblent aux animaux<sup>1</sup> des temps géologiques, et avant peu ils s'entre-dévoreront.

– J'avoue, dis-je, que l'horizon est menaçant. Son aspect est orageux,<sup>2</sup> et, trois mois plus tard, je serais de votre avis, mon cher docteur, mais aujourd'hui, non.

– Je vous répète, répondit Dean Pitferge en s'animant, que l'orage aura éclaté avant quelques heures. Je sens cela, comme un « storm-glass ». Voyez ces vapeurs qui se massent<sup>3</sup> dans les hauteurs du ciel. Observez ces cirrus, ces « queues de chat »<sup>4</sup> qui se fondent en une seule nuée, et ces anneaux épais qui serrent l'horizon. Bientôt il y aura condensation<sup>5</sup> rapide des vapeurs, et par conséquent production d'électricité. D'ailleurs, le baromètre est tombé subitement à sept cent vingt et un millimètres, et les vents régnants sont les vents du sud-ouest, les seuls qui provoquent des orages<sup>6</sup> pendant l'hiver.

– Vos observations peuvent être justes, docteur, répondis-je, en homme qui ne veut pas se rendre. Mais pourtant, qui a jamais eu à subir des orages à cette époque et sous cette latitude ?<sup>7</sup>

– On en cite, monsieur, on en cite dans les annuaires. Les hivers doux sont souvent marqués par des orages. Vous n'aviez qu'à vivre en 1172 ou seulement en 1824, et vous auriez entendu le tonnerre retentir en février dans le premier cas, et en décembre dans le second. En 1837, au mois de janvier, la foudre tomba près de Drammen, en Norvège, et fit des dégâts considérables,<sup>8</sup> et, l'année dernière, sur la Manche, au mois de février, des bateaux de pêche du Tréport ont été frappés de la foudre. Si j'avais le temps de consulter les statistiques, je vous confondrais.

---

<sup>1</sup> MS f°74 : « aux animaux [féroces] ».

<sup>2</sup> MS f°74 : « Son aspect est [absolument] orageux ».

<sup>3</sup> MS f°74 : « ces vapeurs qui se [condensent] massent ».

<sup>4</sup> MS f°74 : « ces « queues de chat » [des marins] ».

<sup>5</sup> MS f°74 : Le mot « condensation » est encerclé. En marge, une note rayée d'Hetzl, illisible, de trois ou quatre mots.

<sup>6</sup> MS f°74 : « les seuls qui [puissent] provoque[r]nt [un] des orages ».

<sup>7</sup> MS f°74 : « qui a jamais [éprouvé] eu à subir des orages pendant l'hiver sous cette latitude ? »

<sup>8</sup> MS f°74 : « /En 1837, au mois de janvier, la foudre tomba près de Drammen, en Norvège, et fit des dégâts considérables./ » La seconde partie de cette phrase (à partir de « et, l'année dernière... ») est absente du manuscrit.

– Enfin, docteur, puisque vous le voulez... Nous verrons bien. Vous n'avez pas peur du tonnerre, au moins ?

– Moi ! répondit le docteur. Le tonnerre, c'est mon ami. Mieux même, c'est mon médecin.

– Votre médecin ?

– Sans doute. Tel que vous me voyez,<sup>1</sup> j'ai été foudroyé dans mon lit, le 13 juillet 1867,<sup>2</sup> à Kew, près de Londres, et la foudre m'a guéri d'une paralysie du bras droit, qui résistait<sup>3</sup> à tous les efforts de la médecine !

– Vous voulez rire ?

– Point.<sup>4</sup> C'est un traitement économique, un traitement par l'électricité. Mon cher monsieur, il y a d'autres faits très authentiques qui prouvent que le tonnerre en remontre<sup>5</sup> aux docteurs les plus habiles, et son intervention est vraiment merveilleuse dans les cas désespérés.

– N'importe, dis-je, j'aurais peu de confiance en votre médecin ; et je ne l'appellerais pas volontiers en consultation !<sup>6</sup>

– Parce que vous ne l'avez pas vu à l'œuvre. Tenez, un exemple me revient à la mémoire. En 1817, dans le Connecticut, un paysan qui souffrait d'un asthme réputé incurable fut foudroyé dans son champ et radicalement guéri. Un coup de foudre pectorale, celui-là ! »

En vérité, le docteur eût été capable de mettre le tonnerre en pilules.<sup>7</sup>

« Riez, ignorant, me dit-il, riez ! Vous ne connaissez décidément rien, soit au temps, soit à la médecine ! »<sup>8</sup>

---

<sup>1</sup> MS f°74 : « [Moi qui vous parle] Tel que vous me voyez ».

<sup>2</sup> Notons que la date que donne Pitferge est postérieure à l'action du roman.

<sup>3</sup> MS f°74 : « une paralysie [qui me tenait le] du bras droit, [et] qui résistait ».

<sup>4</sup> MS f°74 : « [Mais non] Point. » En marge, une note d'Hetzel, biffée et largement indéchiffrable, où on distingue : « /N'oubliez pas dans toute la [mot illisible] partie d'[mot illisible] au plus haut point comme dans la [trois mots illisibles] l'intérêt [plusieurs mots illisibles] des apparitions, des histoires faites [plusieurs mots illisibles] entendre chanter [vingt ou vingt-cinq mots illisibles]/. »

<sup>5</sup> MS f°74 : « d'autres [cas] faits très authentiques où le tonnerre en a remontre ».

<sup>6</sup> MS f°74 : « N'importe, dis-je, [je n'ai [n'aurais] pas] j'aurais peu confiance [dans] en votre médecin [douteux] et je ne l'appellerais pas volontiers en consultation ! »

<sup>7</sup> MS f°75 : « [Je ne pus me retenir de rire au[x ?] [mot illisible] du docteur. Il] /Décidément, le docteur/ eût été capable de mettre [la foudre] le tonnerre en pilules ! »

<sup>8</sup> MS f°75 : « Vous ne connaissez décidément rien, [pas plus] /soit/ à la médecine [qu'] soit au temps. L'orage grandit. Voici déjà quelques larges gouttes de pluie. Si vous avez des rhumatismes, préparez-vous ; le docteur n'est pas loin ! »



Regardant monter l'orage. (Page 151)

## XXXII

Dean Pitferge me quitta. Je restai sur le pont, regardant monter l'orage. Fabian était encore renfermé dans sa cabine, Corsican avec lui. Fabian, sans doute, prenait quelques dispositions en cas de malheur. L'idée me revint alors qu'il avait une sœur à New-York, et je frémis à la pensée que nous aurions peut-être à lui rapporter mort le frère qu'elle attendait. J'aurais voulu voir Fabian, mais je pensai qu'il valait mieux ne troubler ni lui ni le capitaine Corsican.<sup>1</sup>

À quatre heures, nous eûmes connaissance d'une terre<sup>2</sup> allongée devant la côte de Long-Island. C'était l'îlot de Fire-Island. Au milieu s'élevait un phare qui éclairait<sup>3</sup> cette terre. En ce moment, les passagers avaient envahi les rouffles et les passerelles. Tous les regards se dirigeaient vers la côte qui nous restait environ à six milles dans le nord. On attendait le moment où l'arrivée du pilote réglerait la grande affaire de la poule. On comprend que les possesseurs de quarts d'heure de nuit – j'étais du nombre – avaient abandonné toute prétention, et que les quarts d'heure de jour, sauf ceux qui étaient compris entre quatre et six heures, n'avaient plus aucune chance.<sup>4</sup> Avant la nuit, le pilote serait à bord et l'opération terminée.<sup>5</sup> Tout l'intérêt se concentrait donc sur les sept ou huit personnes auxquelles le sort avait attribué les prochains quarts d'heure, et elles en profitaient pour vendre, acheter, revendre leurs chances avec une véritable furie. On se serait cru au Royal-Exchange de Londres.

À quatre heures seize minutes,<sup>6</sup> on signala par tribord une petite goélette qui portait vers le steam-ship. Pas de doute possible : c'était le pilote. Il devait être à bord dans quatorze ou quinze minutes au plus.<sup>7</sup> La lutte s'établissait donc sur le

---

<sup>1</sup> MS f°75 : « Dean Pitferge me quitta. Je restai sur le pont, regardant monter l'orage. [Je ne voyais pas] Fabian [. Il restait] était encore renfermé dans sa cabine, [sans doute.] et [Le capitaine] Corsican avec lui. [passait avec lui les dernières heures qui précédaient son duel. Il prenait /Fabian sans doute prenait/ peut-être quelques dispositions, en cas de malheur. Je pensai qu'] /Fabian, sans doute, prenait quelques dispositions en cas de malheur. L'idée me revint alors qu'il avait une sœur à New-York, et je frémis à la pensée que nous aurions peut-être à lui rapporter mort le frère qu'elle attendait. J'aurais voulu voir Fabian, mais je pensai qu' il valait mieux ne [pas le] troubler ni lui, ni le capitaine Corsican, [et je m'abstins de toute visite.] »

<sup>2</sup> MS f°75 : « d'une [langue de] terre ».

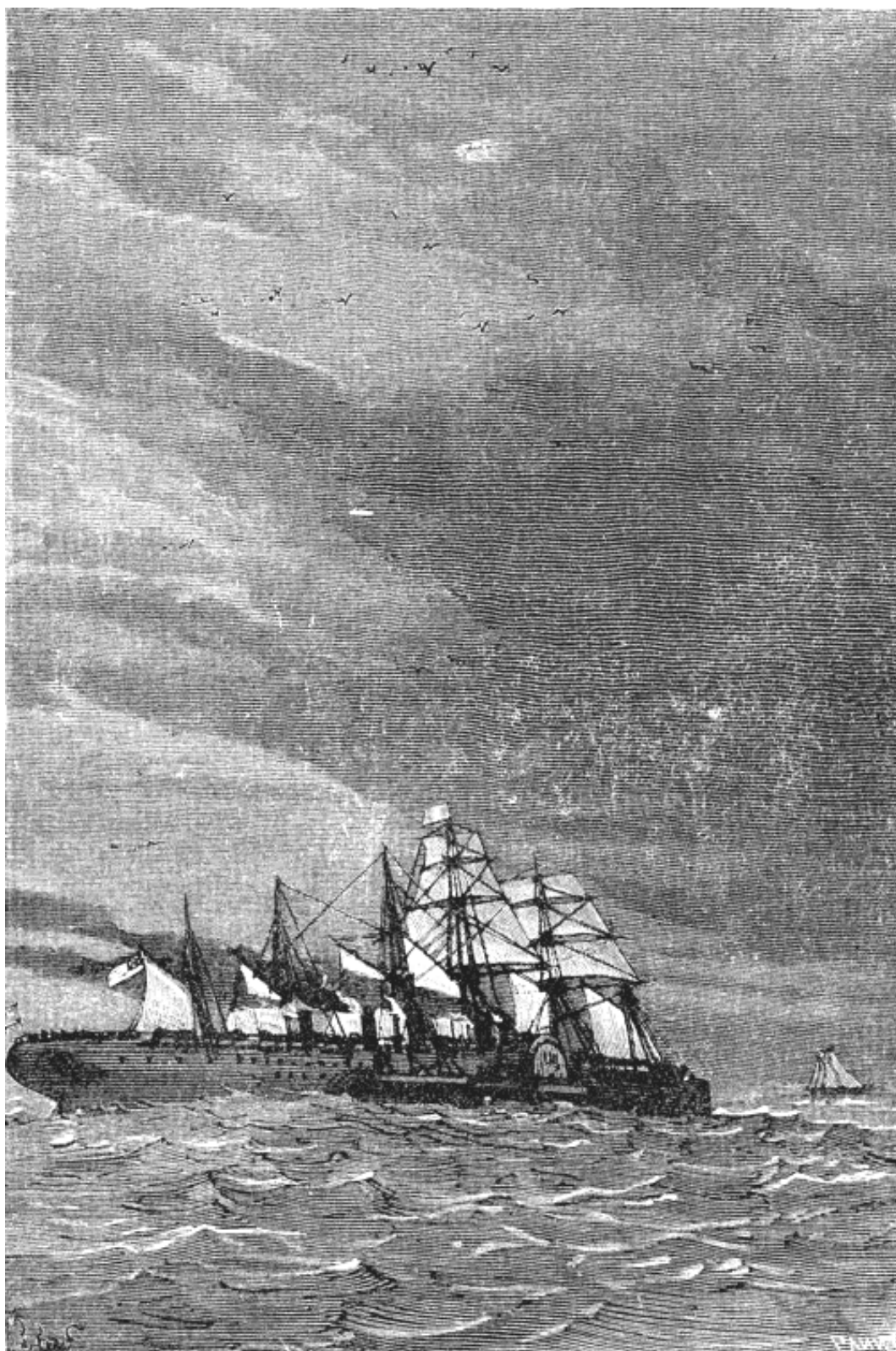
<sup>3</sup> MS f°75 : « qui défendait ».

<sup>4</sup> MS f°75 : « que les quarts d'heure de jour, sauf une huitaine, de quatre à six heures, n'[offraient] avaient plus aucune [valeur] chance ».

<sup>5</sup> MS f°75 : « et l'affaire terminée ».

<sup>6</sup> MS f°75 : « À quatre heures [vingt] seize ».

<sup>7</sup> MS f°75 : « Il [pouvait] devait être à bord dans quatorze ou quinze minutes au plus. »



On signala par tribord une petite goélette. (Page 151)



second et le troisième quarts comptés entre quatre et cinq heures du soir.<sup>1</sup> Aussitôt les demandes et les offres se firent<sup>2</sup> avec une vivacité nouvelle. Puis, des paris insensés de s'engager sur<sup>3</sup> la personne même du pilote, et dont je rapporte fidèlement la teneur :

- « Dix dollars, que le pilote est marié.<sup>4</sup>
- Vingt dollars, qu'il est veuf.<sup>5</sup>
- Trente dollars, qu'il porte des moustaches.
- Cinquante dollars, que ses favoris sont roux.
- Soixante dollars, qu'il a une verrue au nez !<sup>6</sup>
- Cent dollars, qu'il mettra d'abord le pied droit sur le pont.
- Il fumera.<sup>7</sup>
- Il aura une pipe à la bouche.
- Non ! un cigare !
- Non ! Oui ! Non ! »

Et vingt autres gageures aussi absurdes qui trouvaient des parieurs plus absurdes pour les tenir.

Pendant ce temps, la petite goélette, ses voiles au plus près, tribord amures, s'approchait sensiblement du steam-ship. On distinguait ses formes gracieuses, assez relevées de l'avant, et sa voûte allongée qui lui donnait l'aspect d'un yacht de plaisance. Charmantes et solides embarcations que ces bateaux-pilotes de cinquante à soixante tonneaux, bien construits pour tenir la mer, ayant du pied dans l'eau et s'élevant à la lame comme une mauve. On ferait le tour du monde sur ces yachts-là, et les caravelles de Magellan ne les valaient pas. Cette goélette, gracieusement inclinée, portait tout dessus, malgré la brise qui commençait à fraîchir. Ses flèches et ses voiles d'étai se découpaient en blanc sur le fond noir du ciel.<sup>8</sup> La mer écumait sous son étrave. Arrivée à deux encablures du *Great-Eastern*, elle masqua subitement et lança son canot à la mer. Le capitaine Anderson fit stopper, et, pour la première fois depuis quatorze jours, les roues et l'hélice s'arrêtèrent. Un homme descendit dans le canot de la goélette. Quatre matelots<sup>9</sup> nagèrent vers le steam-ship. Une échelle de corde fut jetée sur les flancs

---

<sup>1</sup> MS f°75 : « La lutte s'établissait donc [entre] sur le second et le troisième quart d'heure compris entre quatre et cinq heures du soir. »

<sup>2</sup> MS f°75 : « Aussitôt les demandes et les offres de se faire ».

<sup>3</sup> MS f°75 : « de s'[établir] engager [touchant] sur ».

<sup>4</sup> MS f°75 : « Dix dollars, crie l'un, que le pilote est marié ».

<sup>5</sup> MS f°75 : « Vingt dollars, qu'il est veuf, répond l'autre. »

<sup>6</sup> MS f°76 : « une verrue sur le nez ».

<sup>7</sup> MS f°76 : Les quatre dernières répliques de cet échange, y compris celle-ci, sont ajoutées en marge.

<sup>8</sup> MS f°76 : « Cette goélette, gracieusement inclinée, malgré la brise qui commençait à fraîchir, portait tout dessus, flèches et voiles d'étai qui se découpaient en blanc sur le fond noir du ciel. »

<sup>9</sup> MS f°76 : « Quatre [hommes] matelots ».

du colosse près duquel accosta la coquille de noix du pilote. Celui-ci saisit l'échelle, grimpa agilement et sauta sur le pont.

Les cris de joie des gagnants, les exclamations des perdants l'accueillirent, et la poule fut réglée sur les données suivantes :

Le pilote était marié.

Il n'avait pas de verrue.

Il portait des moustaches blondes.

Il avait sauté à pieds joints.<sup>1</sup>

Enfin, il était quatre heures trente-six minutes au moment où il mettait le pied sur le pont du *Great-Eastern*.

Le possesseur du vingt-troisième quart d'heure<sup>2</sup> gagnait donc quatre-vingt-seize dollars.<sup>3</sup> C'était le capitaine Corsican, qui ne songeait guère à ce gain inattendu. Bientôt il parut sur le pont, et quand on lui présenta l'enjeu de la poule, il pria le capitaine Anderson de le garder pour la veuve du jeune matelot si malheureusement tué par le coup de mer. Le commandant lui donna une poignée de main sans mot dire. Un instant après, un marin vint trouver Corsican, et le saluant avec une certaine brusquerie :

« Monsieur, lui dit-il, les camarades m'envoient vous dire que vous êtes un brave homme. Ils vous remercient tous au nom du pauvre Wilson, qui ne peut vous remercier lui-même. »

Le capitaine Corsican, ému, serra la main du matelot.

---

<sup>1</sup> MS f°76 : « Il avait sauté à pieds joints [sur le pont du *Great-Eastern*]. »

<sup>2</sup> MS f°76 : « du vingt-troisième quart d'heure [compté depuis midi] ». Verne a déjà expliqué au chapitre vingt que dans ce jeu les quarts d'heure sont comptés à partir de midi. Mais il fait une erreur de calcul ici. Le moment d'arrivée du pilote, quatre heures trente-six minutes, tombe dans le dix-neuvième quart d'heure après midi, et non le vingt-troisième.

<sup>3</sup> MS f°76 : Les lignes suivantes, jusqu'à « Corsican, ému, serra la main du matelot », ont été ajoutées dans la marge de droite, et remplacent ces lignes, rayées dans le texte : « [C'était notre Américain à millions qui [comptait] calculait incessamment sa fortune. Il empocha ce surcroît de richesses avec une satisfaction peu contenue, et il regagna aussitôt sa cabine, sans doute pour rétablir son bilan et balancer de nouveau son compte.] » En marge, et de la main d'Hetzel, on distingue un autre scénario relatif au gagnant du pari, dont certains éléments seront retenus dans le texte définitif de Verne : « C'était / [moi, qui n'y pensais pas plus qu'à la lune. Je priai le capitaine de remettre à la femme veuve du pauvre marin cette somme qui m'avait si peu coûté. Il me remercia d'une poignée de main énergique sans mot dire. Un instant après un matelot se détacha d'un groupe et m'abordant en me saluant avec une certaine brusquerie les camarades dit-il m'envoient vous dire que vous êtes un brave homme. Ils vous remercient tous au nom du pauvre Jack qui ne peut plus vous remercier lui-même.] » Hetzel a sans doute oublié que le tirage au sort avait donné au narrateur un quart d'heure de nuit, et que celui-ci se disait éliminé du jeu dès le départ.

Quant au pilote, un homme de petite taille, l'air peu marin, il portait une casquette de toile cirée, un pantalon noir, une redingote brune à doublure rouge et un parapluie. C'était maintenant le maître à bord.

En sautant sur le pont, avant de monter sur la passerelle, il avait jeté une liasse de journaux sur lesquels les passagers se précipitèrent avidement. C'étaient les nouvelles de l'Europe et de l'Amérique. C'était le lien politique et civil qui se renouait entre le *Great-Eastern* et les deux continents.

### XXXIII

L'orage était formé. La lutte des éléments allait commencer.<sup>1</sup> Une épaisse voûte de nuages de teinte uniforme<sup>2</sup> s'arrondissait au-dessus de nous. L'atmosphère assombrie offrait un aspect cotonneux. La nature voulait évidemment justifier les pressentiments du docteur Pitferge. Le steam-ship ralentissait peu à peu sa marche. Les roues ne donnaient plus que trois ou quatre tours à la minute.<sup>3</sup> Par les soupapes entrouvertes s'échappaient des tourbillons de vapeur blanche. Les chaînes des ancres étaient parées. À la corne d'artimon flottait le pavillon britannique. Le capitaine Anderson avait pris toutes ses dispositions pour le mouillage. Du haut du tambour de tribord, le pilote, d'un signe de la main, faisait évoluer le steam-ship dans les étroites passes. Mais le reflux renvoyait déjà, et la barre qui coupe l'embouchure de l'Hudson ne pouvait plus être franchie par le *Great-Eastern*. Force était d'attendre la pleine mer du lendemain. Un jour encore !

À cinq heures moins un quart, sur un ordre du pilote, les ancres furent envoyées par le fond. Les chaînes coururent à travers les écubiers avec un fracas comparable à celui du tonnerre. Je crus même, un instant, que l'orage commençait. Lorsque les pattes eurent mordu le sable, le steam-ship évita sous la poussée du jusant et demeura immobile. Pas une seule ondulation ne dénivela la mer. Le *Great-Eastern* n'était plus qu'un îlot.

En ce moment, la trompette du steward retentit pour la dernière fois. Elle appelait les passagers au dîner d'adieu. La *Société des Affréteurs* allait prodiguer le champagne à ses hôtes. Pas un n'eût voulu manquer à l'appel. Un quart d'heure après, les salons regorgeaient de convives, et le pont était désert.

Sept personnes,<sup>4</sup> toutefois, devaient laisser leur place inoccupée, les deux adversaires dont la vie allait se jouer<sup>5</sup> dans un duel, et les quatre témoins et le

---

<sup>1</sup> MS f°77 : « La lutte des éléments [était prête] /allait commencer./ »

<sup>2</sup> MS f°77 : « de nuages [dont la] de teinte [d']uniform[ité]e ».

<sup>3</sup> MS f°77 : « tours [par] à la minute ».

<sup>4</sup> MS f°77 : « Six personnes ».

<sup>5</sup> MS f°77 : « dont la vie [se jouait] /allait se jouer/ ».

docteur qui les assistaient.<sup>1</sup> L'heure de cette rencontre était bien choisie.<sup>2</sup> Le lieu du combat également. Personne sur le pont. Les passagers étaient descendus aux « dining-rooms », les matelots dans leur poste, les officiers à leur cantine particulière. Plus un seul timonier à l'arrière, le steam-ship étant immobile<sup>3</sup> sur ses ancres.

À cinq heures dix minutes, le docteur et moi, nous fûmes rejoints<sup>4</sup> par Fabian et le capitaine Corsican. Je n'avais pas vu Fabian depuis la scène du jeu. Il me parut triste, mais extrêmement calme.<sup>5</sup> Cette rencontre ne le préoccupait pas.<sup>6</sup> Ses pensées étaient ailleurs, et ses regards inquiets cherchaient toujours Ellen.<sup>7</sup> Il se contenta de me tendre la main sans prononcer une parole.

« Harry Drake n'est pas encore arrivé ? me demanda le capitaine Corsican.

– Pas encore, répondis-je.

– Allons à l'arrière. C'est là le lieu du rendez-vous. »

Fabian, le capitaine Corsican et moi, nous suivîmes le grand rouffle. Le ciel s'obscurcissait. De sourds grondements<sup>8</sup> roulaient à l'horizon. C'était comme une basse continue sur laquelle se détachaient vivement les hurrahs et les « hips » qui s'échappaient des salons.<sup>9</sup> Quelques éclairs éloignés scarifiaient l'épaisse voûte de nuages. L'électricité, violemment tendue, saturait l'atmosphère.

À cinq heures vingt minutes, Harry Drake et ses deux témoins arrivèrent. Ces messieurs nous saluèrent, et leur salut leur fut strictement rendu. Drake ne prononça pas un seul mot. Sa figure marquait cependant une animation mal contenue.<sup>10</sup> Il jeta sur Fabian un regard de haine.<sup>11</sup> Fabian, appuyé contre le caillebotis,<sup>12</sup> ne le vit même pas. Il était perdu dans une contemplation profonde, et il semblait ne pas songer encore au rôle qu'il avait à jouer dans ce drame.<sup>13</sup>

---

<sup>1</sup> MS f°77 : « les quatre témoins qui les assistaient. [Fabian et Valverde avaient refusé la présence du docteur du bord.] »

<sup>2</sup> MS f°77 : « était [d'ailleurs] bien choisie ».

<sup>3</sup> MS f°77 : « /Plus un seul/ [Plus un] timonier [*sic*] à l'arrière, puisque le steam-ship /était/ [restait] immobile ».

<sup>4</sup> MS f°77 : « À cinq heures dix minutes, je fus rejoint ».

<sup>5</sup> MS f°78 : « mais extrêmement calme ».

<sup>6</sup> MS f°78 : Cette rencontre [dans laquelle il allait jouer sa vie] ne le préoccupait [même] pas. »

<sup>7</sup> MS f°78 : « ses regards inquiets cherchaient Ellen ».

<sup>8</sup> MS f°78 : « de sourds grondements [de tonnerre] ».

<sup>9</sup> MS f°78 : « qui sortaient des salons ».

<sup>10</sup> MS f°78 : « Sa figure marquait cependant une animation [à peine] mal contenue. »

<sup>11</sup> MS f°78 : « un regard de basse haine ».

<sup>12</sup> MS f°78 : « Fabian, [les bras croisés,] appuyé contre le caillebotis ».

<sup>13</sup> MS f°78 : « et [ne songeait guère] semblait ne pas songer encore au rôle qu'il /avait à/ [allait] jouer dans ce [terrible] drame ».

Cependant, le capitaine Corsican s'adressant au Yankee, l'un des témoins de Drake, lui demanda les épées. Celui-ci les présenta.<sup>1</sup> C'étaient des épées de combat, dont la coquille pleine protège entièrement la main qui les tient.<sup>2</sup> Corsican les prit, les fit plier, les mesura et en laissa choisir une au Yankee. Harry Drake, pendant ces préparatifs, avait jeté son chapeau, ôté son habit, dégrafé sa chemise, retourné ses manchettes. Puis il saisit l'épée.<sup>3</sup> Je vis alors qu'il était gaucher. Avantage incontestable pour lui, habitué à tirer avec des droitiers.<sup>4</sup>

Fabian n'avait pas encore quitté sa place. On eût cru que ces préparatifs ne le regardaient pas.<sup>5</sup> Le capitaine Corsican s'avança, le toucha de la main, et lui présenta l'épée. Fabian regarda ce fer qui étincelait, et il sembla<sup>6</sup> que toute sa mémoire lui revenait en ce moment.

Il prit l'épée d'une main ferme :

« C'est juste, murmura-t-il. Je me souviens ! »

Puis il se plaça devant Harry Drake, qui tomba aussitôt en garde. Dans cet espace restreint, rompre était presque impossible. Celui des deux adversaires qui se fût acculé aux pavois eût été fort mal pris. Il fallait pour ainsi dire se battre sur place.

« Allez, messieurs », dit le capitaine Corsican.

Les épées s'engagèrent aussitôt. Dès les premiers froissements du fer, quelques rapides *une-deux*, portés de part et d'autre, certains dégagements et des ripostes du *tac-au-tac* me prouvèrent que Fabian et Drake devaient<sup>7</sup> être à peu près d'égale force. J'augurai bien de Fabian ; il était froid, maître de lui, sans colère,<sup>8</sup> presque indifférent au combat, moins ému certainement que ses propres témoins. Harry Drake, au contraire, le regardait d'un œil injecté ; ses dents apparaissaient sous sa lèvre à demi relevée ; sa tête était ramassée dans ses épaules, et sa physionomie offrait les symptômes d'une haine violente, qui ne lui laissait pas tout son sang-froid. Il était venu là pour tuer, et il voulait tuer.

Après un premier engagement qui dura quelques minutes, les épées s'abaissèrent. Aucun des adversaires n'avait été touché. Une simple éraflure se dessinait sur la manche de Fabian. Drake et lui se reposaient, et Drake essuyait la sueur qui inondait son visage.

---

<sup>1</sup> MS f°78 : « Celui-ci les [lui] présenta. »

<sup>2</sup> MS f°78 : « C'étaient deux épées de combat, de celles qu'on appelle des tiercets, dont la coquille pleine protège[ait] entièrement la main qui les [tenait] tient. »

<sup>3</sup> MS f°78 : « retourné ses manchettes, et saisi l'épée ».

<sup>4</sup> MS f°78 : « habitué à tirer avec des droitiers. [Puis, il attendit.] »

<sup>5</sup> MS f°78 : « [Ces préparatifs étaient restés comme inaperçus [pour] de lui.] /On eût cru que ces préparatifs ne le regardaient pas./ »

<sup>6</sup> MS f°78 : « Fabian regarda ce fer qui étincelait, [le prit d'une main calme,] et il sembla ».

<sup>7</sup> MS f°79 : « que Fabian et Valverde [avaient l'habitude des armes, et qu'ils] devaient ».

<sup>8</sup> MS f°79 : « il était [très] froid, [très calme,] maître de lui, /sans colère/ ».

L'orage se déchaînait alors dans toute sa fureur.<sup>1</sup> Les roulements du tonnerre ne discontinuaient pas, et de violents fracas s'en détachaient par instants. L'électricité se développait avec une intensité telle, que les épées s'empanachaient d'une aigrette lumineuse, comme des paratonnerres au milieu de nuages orageux.

Après quelques moments de repos, le capitaine Corsican donna de nouveau le signal de reprise. Fabian et Harry Drake retombèrent en garde.

Cette reprise fut beaucoup plus animée que la première. Fabian se défendant avec un calme étonnant,<sup>2</sup> Drake attaquant avec rage. Plusieurs fois, après un coup furieux,<sup>3</sup> j'attendis une riposte de Fabian qui ne fut même pas essayée.

Tout d'un coup, sur un dégagement en tierce, Drake se fendit. Je crus que Fabian était touché en pleine poitrine. Mais il avait rompu, et sur ce coup porté trop bas, parant quinte, il avait frappé l'épée d'Harry d'un coup sec. Celui-ci se releva en se couvrant par un rapide demi-cercle, tandis que les éclairs déchiraient la nue au-dessus de nos têtes.<sup>4</sup>

Fabian l'avait belle pour riposter. Mais non. Il attendit,<sup>5</sup> laissant à son adversaire le temps de se remettre. Je l'avoue, cette magnanimité ne fut pas de mon goût. Harry Drake n'était pas de ceux qu'il est bon de ménager.<sup>6</sup>

Tout d'un coup, et sans que rien pût m'expliquer cet étrange abandon de lui-même, Fabian laissa tomber son épée. Avait-il donc été touché mortellement sans que nous l'eussions soupçonné ? Tout mon sang me reflua au cœur.

Cependant, le regard de Fabian avait pris une animation singulière.

« Défendez-vous donc », s'écria Drake rugissant, ramassé sur ses jarrets comme un tigre, et prêt à se précipiter sur son adversaire.

Je crus que c'en était fait de Fabian désarmé. Corsican allait se jeter entre lui et son ennemi pour empêcher celui-ci de frapper un homme sans défense... Mais Harry Drake, stupéfié,<sup>7</sup> restait à son tour immobile.

Je me retournai. Pâle comme une morte, les mains étendues, Ellen s'avançait vers les combattants. Fabian, les bras ouverts, fasciné par cette apparition, ne bougeait pas.

« Vous ! vous ! s'écria Harry Drake s'adressant à Ellen. Vous ici ! »

Son épée haute frémissait, avec sa pointe en feu. On eût dit le glaive de l'archange Michel dans les mains du démon.

Tout à coup, un éblouissant éclair,<sup>8</sup> une illumination violente enveloppa l'arrière du steam-ship tout entier. Je fus presque renversé et comme suffoqué.

---

<sup>1</sup> MS f°79 : « L'orage se déchaînait alors /dans toute sa fureur./ »

<sup>2</sup> MS f°79 : « Fabian se défendant [surtout] avec un calme étonnant ».

<sup>3</sup> MS f°79 : « après un [engagement] coup furieux ».

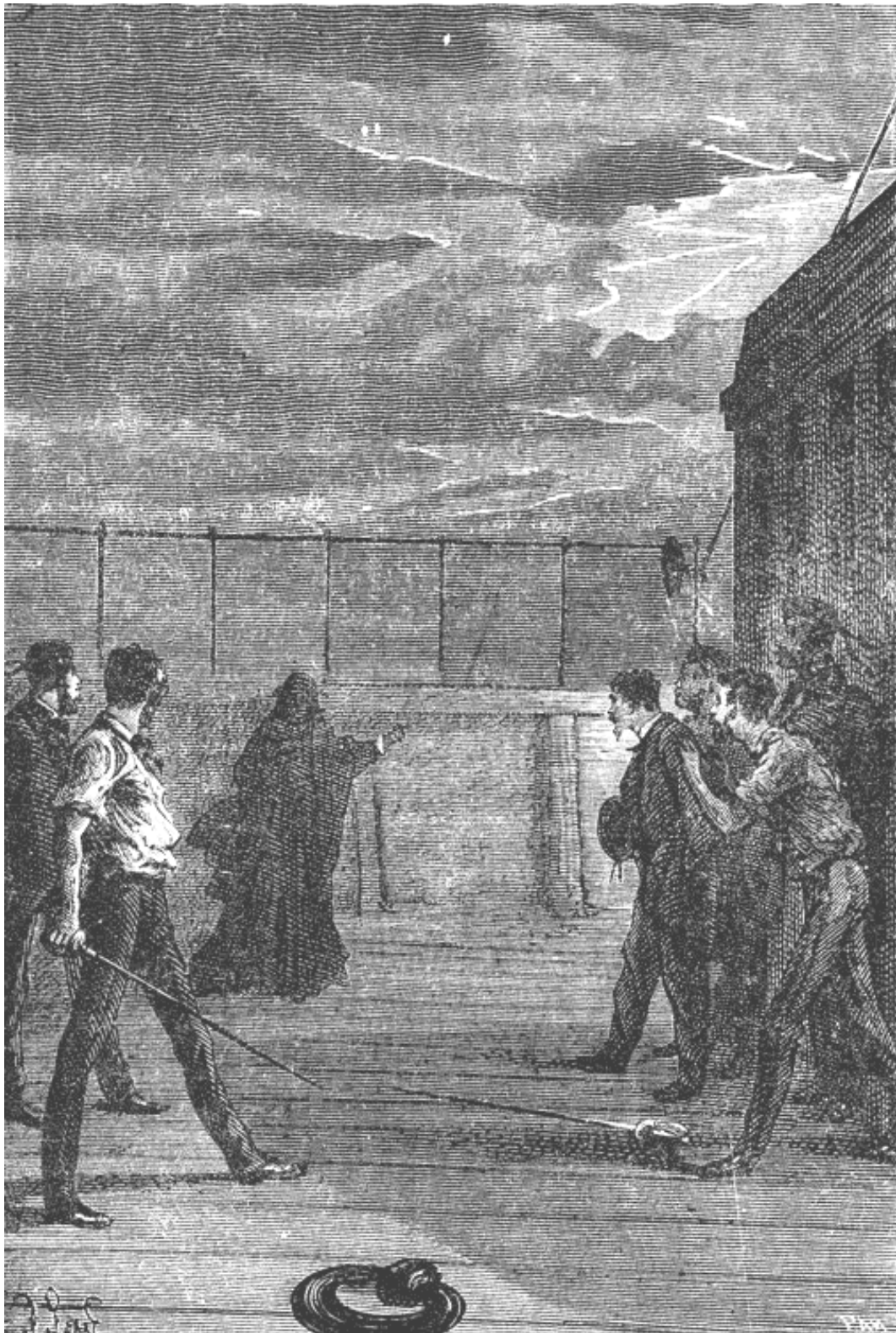
<sup>4</sup> MS f°79 : « /tandis que les éclairs déchiraient la nue au-dessus de nos têtes/. » Le reste de ce chapitre, à partir du paragraphe suivant, a été ajouté sur deux papiers collés au ff°79 et 80 (vingt lignes en bas du f°79, dix-huit lignes en haut du f°80).

<sup>5</sup> MS f°79 : « Il attendait ».

<sup>6</sup> MS f°79 : « qu'il fait bon ménager ».

<sup>7</sup> MS f°79 : « stupéfié, pétrifié ».

<sup>8</sup> MS f°79 : « Tout à coup un rapide, un éblouissant éclair ».



Ellen s'avancait. (Page 158)

L'éclair et le tonnerre n'avaient fait qu'un coup. Une odeur de soufre se dégageait.<sup>1</sup> Par un effort suprême, je repris néanmoins mes sens. J'étais tombé sur un genou. Je me relevai. Je regardai. Ellen s'appuyait sur Fabian. Harry Drake, pétrifié, était resté dans la même position, mais son visage était noir !

Le malheureux, provoquant l'éclair de sa pointe, avait-il donc été foudroyé ?

Ellen quitta Fabian, s'approcha d'Harry Drake, le regard plein d'une céleste compassion. Elle lui posa la main sur l'épaule... Ce léger contact suffit<sup>2</sup> pour rompre l'équilibre. Le corps de Drake tomba comme une masse inerte.

Ellen se courba sur ce cadavre, pendant que nous reculions épouvantés. Le misérable Harry était mort.

« Foudroyé ! dit le docteur, me saisissant le bras,<sup>3</sup> foudroyé ! Ah ! vous ne vouliez pas croire à l'intervention de la foudre ? »

Harry Drake avait-il été en effet foudroyé, comme l'affirmait Dean Pitferge, ou plutôt, ainsi que le soutint plus tard le médecin du bord, un vaisseau s'était-il rompu dans la poitrine du malheureux ? Je n'en sais rien. Toujours est-il que nous n'avions plus sous les yeux qu'un cadavre.

## XXXIV

Le lendemain, mardi 9 avril, à onze heures du matin, le *Great-Eastern* levait l'ancre et appareillait pour entrer dans l'Hudson. Le pilote manœuvrait<sup>4</sup> avec une incomparable sûreté de coup d'œil. L'orage s'était dissipé pendant la nuit. Les derniers nuages disparaissaient au-dessous de l'horizon. La mer s'animait sous l'évolution d'une flottille de goélettes qui ralliaient la côte.

Vers onze heures et demie, « la Santé » arriva. C'était un petit bateau à vapeur portant la commission sanitaire de New-York. Muni d'un balancier qui s'élevait et s'abaissait au-dessus du pont, il marchait<sup>5</sup> avec une extrême rapidité, et me donnait un aperçu de ces petits tenders<sup>6</sup> américains, tous construits sur le même modèle, dont une vingtaine nous fit bientôt cortège.<sup>7</sup>

Bientôt nous eûmes dépassé le Light-Boat,<sup>8</sup> feu flottant qui marque les passes de l'Hudson. La pointe de Sandy-Hook, langue sablonneuse terminée par

---

<sup>1</sup> MS ff°79-80 : « Une odeur de soufre saturait l'atmosphère. »

<sup>2</sup> MS f°80 : « Ce léger contact [avait] suffit ». »

<sup>3</sup> MS f°80 : « Foudroyé ! [me] dit le docteur, [en] me saisissant le bras ». »

<sup>4</sup> MS f°80 : « Son pilote le manoeuvrait ». »

<sup>5</sup> MS f°80 : « [Ce steam-boat, muni] /Il était muni/ d'un balancier [à une seule bielle] qui s'élevait et s'abaissait au-dessus du pont[,] / ; il/ marchait ». »

<sup>6</sup> MS f°80 : « un aperçu de [tous] ces petits tenders ». »

<sup>7</sup> MS f°80 : « sur le même modèle[. À celui-ci se joignirent] [Au steamboat] et dont une vingtaine [d'autres steamboats qui] nous fi[rent]t bientôt cortège [en saluant le *Great-Eastern* de leurs pavillons et des hurrahs de leurs passagers]. »

<sup>8</sup> MS f°80 : « le lighth-boat » [*sic*]. »



un phare, fut rangée de près, et là, quelques groupes de spectateurs nous lancèrent une bordée de hurrahs.<sup>1</sup>

Lorsque le *Great-Eastern* eut contourné la baie intérieure formée par la pointe de Sandy-Hook, au milieu d'une flottille de pêcheurs, j'aperçus les verdoyantes hauteurs du New-Jersey, les énormes forts de la baie, puis la ligne<sup>2</sup> basse de la grande ville allongée entre l'Hudson et la rivière de l'Est, comme Lyon entre le Rhône et la Saône.

À une heure, après avoir longé les quais de New-York, le *Great-Eastern* mouillait dans l'Hudson, et les ancres se crochaient dans les câbles télégraphiques du fleuve, qu'il fallut briser au départ.

Alors commença le débarquement de tous ces compagnons de voyage, ces compatriotes d'une traversée, que je ne devais plus revoir,<sup>3</sup> les Californiens, les Sudistes, les Mormons, le jeune couple... J'attendais Fabian, j'attendais Corsican.

J'avais dû raconter au capitaine Anderson<sup>4</sup> les incidents du duel qui s'était passé à son bord. Les médecins firent leur rapport. La justice n'ayant rien à voir dans la mort d'Harry Drake, des ordres avaient été donnés pour que les derniers devoirs lui fussent rendus à terre.

En ce moment, le statisticien Cockburn, qui ne m'avait pas parlé de tout le voyage, s'approcha de moi et me dit :

« Savez-vous, monsieur, combien les roues ont fait de tours<sup>5</sup> pendant la traversée ?

– Non, monsieur.

– Cent mille sept cent vingt-trois, monsieur.

– Ah ! vraiment, monsieur ! Et l'hélice, s'il vous plaît ?<sup>6</sup>

– Six cent huit mille cent trente tours, monsieur.

– Bien obligé, monsieur. »<sup>7</sup>

Et le statisticien Cockburn me quitta sans me saluer d'un adieu quelconque.

Fabian et Corsican me rejoignirent en ce moment.<sup>8</sup> Fabian me pressa la main avec effusion.

---

<sup>1</sup> MS f°80 : « une bordée [d'[es] applaudissements] de hurrahs ».

<sup>2</sup> MS f°80 : « j'aperçus [entre] les verdoyantes hauteurs de New-Jersey, [et] les énormes forts de la baie, [la ligne] /puis la ligne/ ».

<sup>3</sup> MS f°81 : « que je ne devais plus revoir, et qui allaient se disperser à tous les points des États-Unis ».

<sup>4</sup> MS f°81 : Ce paragraphe est écrit en diagonale dans la marge de droite, de haut en bas, une flèche indiquant son emplacement dans le texte.

<sup>5</sup> MS f°81 : « combien [nous avons] les roues ont fait de tours [de roues] ».

<sup>6</sup> MS f°81 : « – Ah ! vraiment, [Et l'hélice ?] monsieur, /rien que cela./ Et l'hélice ? »

<sup>7</sup> MS f°81 : « /[C'est un peu moins.] / Bien obligé, monsieur. »

<sup>8</sup> MS f°81 : « Fabian et [le capitaine] Corsican me rejoignirent enfin. » À partir de ce paragraphe, et jusqu'à la fin du roman (sauf pour les toutes dernières lignes, f°93 : voir la note 4, p. 183), Verne introduit une nouvelle série de feuillets. L'écriture, légèrement différente mais bien la sienne encore, ressemble à celle des corrections de la première partie du manuscrit (d'où on peut déduire qu'il s'agit

« Ellen, me dit-il, Ellen guérira ! Sa raison lui est revenue un instant !<sup>1</sup> Ah ! Dieu est juste, il la lui rendra tout entière ! »<sup>2</sup>

Fabian, parlant ainsi, souriait à l'avenir. Quant au capitaine Corsican, il m'embrassa sans cérémonie, mais d'une rude façon.

« Au revoir, au revoir », me cria-t-il lorsqu'il eut pris place sur le tender où se trouvaient déjà Fabian et Ellen sous la garde de Mrs. R..., la sœur du capitaine Mac Elwin,<sup>3</sup> venue au-devant de son frère.

Puis le tender déborda, emmenant ce premier convoi de passagers au « pier » de la Douane.

Je le regardai s'éloigner. En voyant Ellen entre Fabian et sa sœur, je ne doutai pas que les soins, le dévouement, l'amour, ne parvinssent à ramener<sup>4</sup> cette pauvre âme égarée par la douleur.

En ce moment, je me sentis saisi par le bras. Je reconnus l'étreinte du docteur Dean Pitferge.

« Eh bien, me dit-il, que devenez-vous ?

– Ma foi, docteur,<sup>5</sup> puisque le *Great-Eastern* reste cent quatre-vingt-douze heures<sup>6</sup> à New-York et que je dois reprendre passage à son bord, j'ai cent quatre-vingt-douze heures<sup>7</sup> à dépenser en Amérique. Cela ne fait que huit jours, mais huit jours bien employés, c'est assez peut-être<sup>8</sup> pour voir New-York, l'Hudson, la vallée de la Mohawk, le lac Érié, le Niagara et tout ce pays chanté par Cooper.

– Ah ! vous allez au Niagara ? s'écria Dean Pitferge. Ma foi, je ne serais pas fâché de le revoir, et si ma proposition ne vous paraît pas indiscrete ?... »

Le digne docteur m'amusait par ses lubies. Il m'intéressait. C'était un guide tout trouvé et un guide fort instruit.

« Topez là », lui dis-je.

Un quart d'heure après, nous nous embarquions sur le tender, et à trois heures, après avoir remonté le Broadway, nous étions installés dans deux chambres de Fifth-Avenue-Hotel.

---

ici d'un remaniement postérieur, et non d'une version antérieure du texte). Pour racommoder les deux versions du texte, une vingtaine de lignes de l'ancien f°81 sont coupées et collées sur le haut du nouveau f°81.

<sup>1</sup> MS f°81 : « Sa raison lui est revenue [un instant. Elle me reconnaît, mon ami !] un instant »

<sup>2</sup> MS f°81 : « Dieu est [bon et nous la rendra] juste et /la lui rendra tout entière/. »

<sup>3</sup> MS f°81 : « et Ellen sous la garde de Madame M..., la sœur de [mon ami] notre ami [Mac Elwin] ».

<sup>4</sup> MS f°81 : « ne [raffermissent] /parvinssent à ramener/ ».

<sup>5</sup> MS f°81 : « Eh bien, docteur ».

<sup>6</sup> MS f°81 : « reste [huit jours] cent quatre-vingt douze heures ».

<sup>7</sup> MS f°81 : « j'ai donc [huit jours] cent quatre-vingt-douze heures ».

<sup>8</sup> MS f°81 : « /Ce n'est que huit jours, mais huit jours bien employés, c'est assez peut-être/ [c'est assez] pour voir New-York ».

## XXXV

Huit jours à passer en Amérique !<sup>1</sup> Le *Great-Eastern* devait partir le 16 avril,<sup>2</sup> et c'était le 9, à trois heures du soir, que j'avais mis le pied sur la terre de l'Union. Huit jours !<sup>3</sup> Il y a des touristes enrégés, des « voyageurs-express » auxquels ce temps eût probablement suffi à visiter l'Amérique tout entière ! Je n'avais pas cette prétention. Pas même celle de visiter New-York<sup>4</sup> sérieusement et de faire, après cet examen extra-rapide, un livre sur les mœurs et le caractère des Américains. Mais dans sa constitution, dans son aspect physique, New-York est vite vu. Ce n'est guère plus varié qu'un échiquier. Des rues qui se coupent à angle droit, nommées « avenues » quand elles sont longitudinales, et « streets » quand elles sont transversales ; des numéros d'ordre sur ces diverses voies de communication, disposition très pratique, mais très monotone ; des omnibus américains desservant toutes les avenues. Qui a vu un quartier de New-York connaît toute la grande cité,<sup>5</sup> sauf peut-être cet imbroglio de rues et de ruelles enchevêtrées dans sa pointe sud,<sup>6</sup> où s'est massée la population commerçante. New-York est une langue de terre, et toute son activité se retrouve sur le bout de cette « langue ». De chaque côté se développent l'Hudson et la Rivière de l'Est,<sup>7</sup> deux véritables bras de mer sillonnés de navires, et dont les ferry-boats<sup>8</sup> relient la ville à droite<sup>9</sup> avec Brooklyn, à gauche<sup>10</sup> avec les rives du New-Jersey. Une seule artère coupe de biais la symétrique agglomération des quartiers de New-York et y porte la vie. C'est le vieux Broadway, le Strand de Londres, le boulevard Montmartre de Paris ; à peu près impraticable<sup>11</sup> dans sa partie basse, où la foule afflue, et presque désert dans sa partie haute ; une rue où les bicoques et les palais de marbre se coudoient ; un véritable fleuve de fiacres, d'omnibus, de cabs, de haquets, de fardiers, avec des trottoirs<sup>12</sup> pour rivages et au-dessus duquel il a fallu

---

<sup>1</sup> MS f°81 : « Sept jours à passer en Amérique. »

<sup>2</sup> MS f°81 : « le 14 avril ».

<sup>3</sup> MS f°81 : « Sept jours ! »

<sup>4</sup> MS f°81 : « Pas même celle de visiter New-York. [New-York, après tout,] /sérieusement et de faire, après cet examen extra-rapide, un livre sur les mœurs et le caractère des Américains. Mais dans sa constitution, dans son aspect physique, New-York est vite vu. Ce/ n'est guère plus varié qu'un échiquier. »

<sup>5</sup> MS f°82 : « toute la [ville] grande cité ».

<sup>6</sup> MS f°82 : « cet imbroglio de rues, de ruelles, [de] enchevêtrées dans sa pointe sud ».

<sup>7</sup> MS f°82 : « De chaque côté, l'Hudson et la Rivière de l'Est ».

<sup>8</sup> MS f°82 : « les steamboats ».

<sup>9</sup> MS f°82 : « à [gauche] droite ».

<sup>10</sup> MS f°82 : « à [dr] gauche ».

<sup>11</sup> MS f°82 : « à peu près impraticable /[aux piétons]/ ».

<sup>12</sup> MS f°82 : « des trottoirs [encombrés] ».

jeter<sup>1</sup> des ponts pour livrer passage aux piétons. Broadway, c'est New-York, et c'est là que le docteur Pitferge et moi, nous nous promenâmes jusqu'au soir.

Après avoir dîné<sup>2</sup> à Fifth-Avenue-Hotel, où l'on nous servit solennellement des ragoûts lilliputiens sur des plats de poupées, j'allai finir la journée au théâtre de Barnum. On y jouait un drame qui attirait la foule : *New-York's Streets*, les rues de New-York. Au quatrième acte, il y avait un incendie et une vraie pompe à vapeur manœuvrée par de vrais pompiers. De là « great attraction ».

Le lendemain matin, je laissai le docteur courir à ses affaires.<sup>3</sup> Nous devions nous retrouver à l'hôtel, à deux heures. J'allai, Liberty street, 51, à la poste, prendre les lettres qui m'attendaient, puis à Bowling-Green, 2, au bas de Broadway, chez le consul de France, M. le baron Gauldrée Boilleau, qui m'accueillit fort bien, puis à la maison Hoffmann, où j'avais à toucher une traite,<sup>4</sup> et enfin au numéro 25 de la trente-sixième rue, chez Mrs. R...,<sup>5</sup> la sœur de Fabian, dont j'avais l'adresse. Il me tardait de savoir des nouvelles d'Ellen et de mes deux amis. Là, j'appris que, sur le conseil des médecins, Mrs. R...,<sup>6</sup> Fabian et Corsican avaient quitté New-York, emmenant la jeune femme, que<sup>7</sup> l'air et la tranquillité de la campagne devaient influencer favorablement. Un mot de Corsican<sup>8</sup> me prévenait de ce départ subit. Le brave capitaine était venu à Fifth-Avenue-Hotel, sans m'y rencontrer. Où ses amis et lui allaient-ils en quittant New-York ? Un peu devant eux. Au premier beau site qui frapperait Ellen, ils comptaient s'arrêter tant que le charme durerait.<sup>9</sup> Lui, Corsican, me tiendrait au courant, et il espérait que je ne partirais pas sans les avoir embrassés tous une dernière fois. Oui, certes, et ne fût-ce que pour quelques heures, j'aurais été heureux de retrouver Ellen, Fabian et le capitaine Corsican !<sup>10</sup> Mais c'est là le revers des voyages, pressé comme je l'étais, eux partis, moi partant, chacun de son côté, il ne fallait pas compter se revoir.<sup>11</sup>

À deux heures, j'étais de retour à l'hôtel. Je trouvai le docteur dans le « bar-room », encombré comme une bourse ou comme une halle, véritable salle

---

<sup>1</sup> MS f°82 : « au-dessus duquel il [fallut] a fallu jeter ».

<sup>2</sup> MS f°82 : « Après [notre dîner] avoir dîné ».

<sup>3</sup> MS f°82 : « courir [de son côté] /à ses affaires/. »

<sup>4</sup> MS f°82 : « M. le baron G[...]auldrée B[...]oilleau qui m'accueillit [très affable] fort bien, /puis à la maison Hoffmann, où j'avais à toucher une traite/ ».

<sup>5</sup> MS f°82 : « Mrs M... ».

<sup>6</sup> MS f°82 : « Mrs M... ».

<sup>7</sup> MS f°82 : « emmenant la jeune [malade] femme [à laquelle] que ».

<sup>8</sup> MS f°82 : « Un mot [du capitaine] de Corsican ».

<sup>9</sup> MS f°82 : « tant que le charme /durerait/ [retiendrait la jeune malade] ».

<sup>10</sup> MS f°82 : « ne fût-ce que pour quelques heures, [je comptais bien] j'aurais été heureux de revoir Ellen, Fabian et mon brave capitaine ».

<sup>11</sup> MS f°82 : « c'est là le revers des voyages /, pressé comme je l'étais, eux partis, moi partant, chacun de notre côté, il n'y fallait pas compter./ ».

publique où se mêlent les passants et les voyageurs, et dans laquelle tout venant trouve, gratis, de l'eau glacée, du biscuit<sup>1</sup> et du chester.

« Eh bien, docteur, dis-je, quand partons-nous ?

– Ce soir à six heures.

– Nous prenons le rail-road de l'Hudson ?

– Non, le *Saint John*, un steamer merveilleux, un autre monde, un *Great-Eastern* de rivière,<sup>2</sup> un de ces admirables engins de locomotion qui sautent volontiers. J'aurais préféré vous montrer l'Hudson pendant le jour, mais le *Saint John* ne marche que la nuit. Demain, à cinq heures du matin, nous serons à Albany. À six heures, nous prendrons le New-York central rail-road,<sup>3</sup> et le soir nous souperons à Niagara-Falls. »

Je n'avais pas à discuter le programme du docteur. Je l'acceptai les yeux fermés. L'ascenseur de l'hôtel, mû sur sa vis verticale, nous hissa jusqu'à nos chambres et nous redescendit, quelques minutes après, avec notre sac de touriste. Un fiacre à vingt francs la course nous conduisit en un quart d'heure au « pier » de l'Hudson, devant lequel le *Saint John* se panachait déjà de gros tourbillons de fumée.

## XXXVI

Le *Saint John* et son pareil,<sup>4</sup> le *Dean Richmond*, étaient<sup>5</sup> les plus beaux steam-boats du fleuve. Ce sont plutôt des édifices que des bateaux. Ils ont deux ou trois étages de terrasses, de galeries, de vérandas, de promenoirs. On dirait l'habitation flottante d'un planteur. Le tout est dominé par une vingtaine de poteaux pavoisés, reliés entre eux avec<sup>6</sup> des armatures de fer, qui consolident l'ensemble de la construction. Les deux énormes tambours sont peints à fresque comme les tympans de l'église Saint-Marc à Venise. En arrière de chaque roue s'élève la cheminée<sup>7</sup> des deux chaudières qui se trouvent placées extérieurement et non dans les flancs du steam-boat. Bonne précaution en cas d'explosion. Au centre, entre les tambours, se meut le mécanisme, d'une extrême simplicité : un cylindre unique, un piston manœuvrant un long balancier qui s'élève et s'abaisse comme le marteau monstrueux d'une forge, et une seule bielle<sup>8</sup> communiquant le mouvement à l'arbre de ces roues massives.

---

<sup>1</sup> MS f°82 : « du [pain et] biscuit et ».

<sup>2</sup> MS f°83 : « un autre monde, [un] /presque un/ *Great-Eastern* de rivière ».

<sup>3</sup> MS f°83 : « nous prendrons le [chemin de fer] New-York central rail-road ».

<sup>4</sup> MS f°83 : « [comme] et son pareil ».

<sup>5</sup> MS f°83 : « forment ».

<sup>6</sup> MS f°83 : « [par] avec ».

<sup>7</sup> MS f°83 : « s'élève la haute cheminée ».

<sup>8</sup> MS f°83 : « et une [bielle] seule bielle ».

Une foule de passagers encombraient déjà le pont du *Saint John*. Dean Pitferge et moi, nous allâmes retenir une cabine<sup>1</sup> qui s'ouvrait sur un immense salon, sorte de galerie de Diane, dont la voûte arrondie reposait sur une succession de colonnes corinthiennes. Partout le confort et le luxe, des tapis, des divans, des canapés, des objets d'art,<sup>2</sup> des peintures, des glaces, et le gaz fabriqué dans un petit gazomètre du bord.

En ce moment, la colossale machine tressaillit et se mit en marche.<sup>3</sup> Je montai sur les terrasses supérieures. À l'avant s'élevait une maison brillamment peinte. C'était la chambre des timoniers. Quatre hommes vigoureux se tenaient aux rayons de la double roue du gouvernail. Après une promenade de quelques minutes, je redescendis sur le pont, entre les chaudières déjà rouges, d'où s'échappaient de petites flammes bleues, sous la poussée de l'air que les ventilateurs y engouffraient. De l'Hudson je ne pouvais rien voir. La nuit venait, et, avec la nuit, un brouillard<sup>4</sup> « à couper au couteau ». Le *Saint John* hennissait dans l'ombre, comme un formidable mastodonte. À peine entrevoyait-on les quelques lumières des villes étalées sur les rives,<sup>5</sup> et les fanaux des bateaux à vapeur qui remontaient les eaux sombres à grands coups de sifflet.<sup>6</sup>

À huit heures, je rentrai au<sup>7</sup> salon. Le docteur m'emmena souper dans un magnifique restaurant installé sur l'entrepont et servi par une armée de domestiques noirs. Dean Pitferge m'apprit que le nombre des voyageurs à bord dépassait quatre mille, parmi lesquels on comptait quinze cents émigrants<sup>8</sup> parqués sous la partie basse du steam-boat. Le souper terminé, nous allâmes nous coucher dans notre confortable cabine.<sup>9</sup>

À onze heures, je fus réveillé par une sorte de choc. Le *Saint John* s'était arrêté. Le capitaine, ne pouvant plus manœuvrer au milieu de ces épaisses ténèbres, avait fait stopper. L'énorme bateau, mouillé dans le chenal, s'endormit tranquillement sur ses ancres.

À quatre heures du matin, le *Saint John* reprit sa marche. Je me levai et j'allai m'abriter sous la véranda de l'avant. La pluie avait cessé ; la brume se levait ; les eaux du fleuve apparurent, puis ses rives : la rive droite, mouvementée, revêtue d'arbres verts et d'arbrisseaux qui lui donnaient l'apparence d'un long cimetière ; à l'arrière-plan, de hautes collines fermant l'horizon par une ligne gracieuse ; au contraire, sur la rive gauche, des terrains plats et marécageux ; dans

---

<sup>1</sup> MS f°83 : « nous allâmes retenir notre cabine ».

<sup>2</sup> MS f°83 : « des meubles d'art ».

<sup>3</sup> MS f°83 : « se mit en route ».

<sup>4</sup> MS f°83 : « un [de ces] brouillard[s] ».

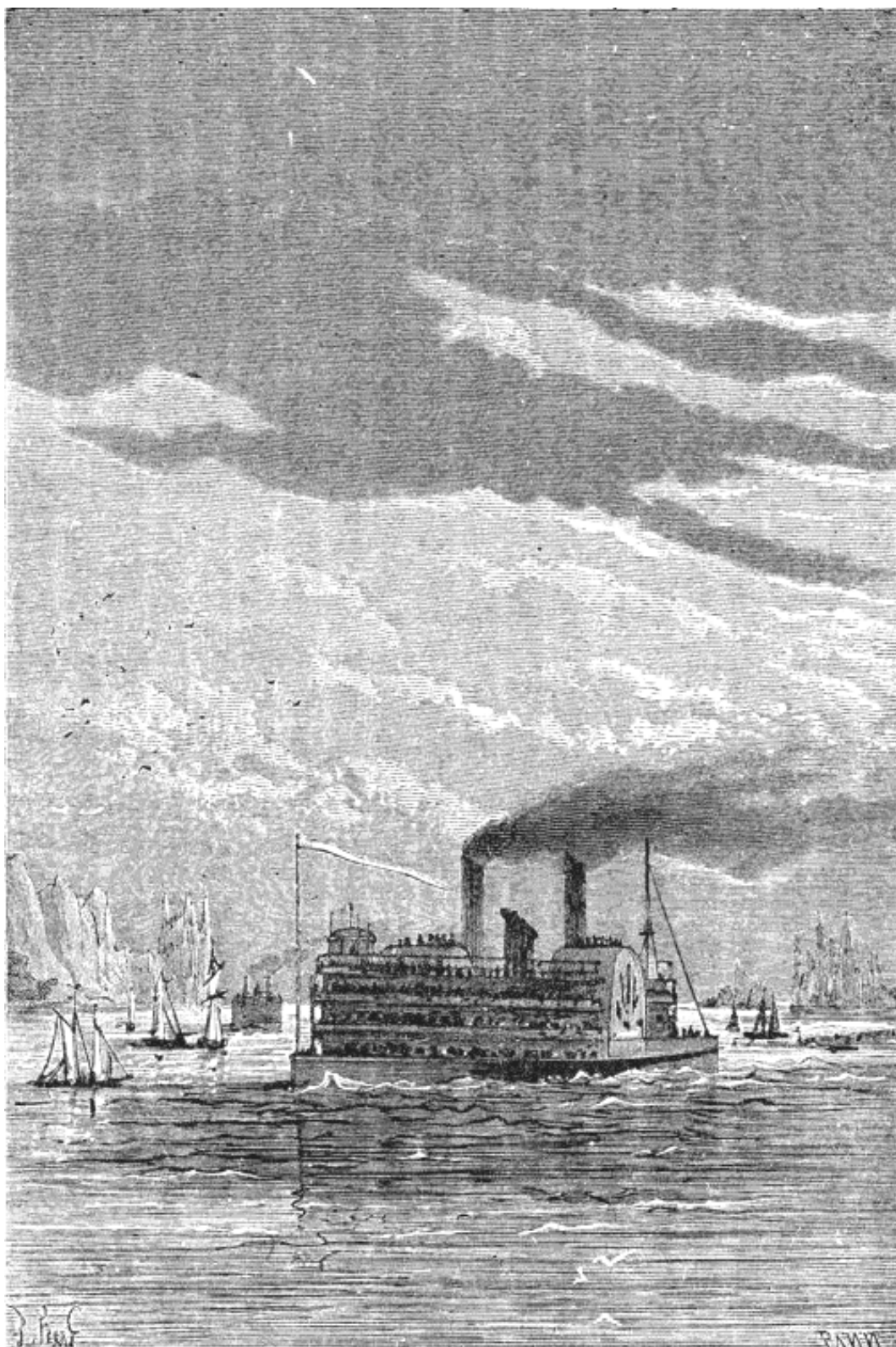
<sup>5</sup> MS f°84 : « étalées sur les bords du fleuve ».

<sup>6</sup> MS f°84 : « des bateaux à vapeur qui, nous croisa[ie]nt sur les eaux sombres, [en nous prévenant] /marchaient/ à grands coups de sifflets ».

<sup>7</sup> MS f°84 : « [dans le] au ».

<sup>8</sup> MS f°84 : « quatre mille, dont quinze cents émigrants ».

<sup>9</sup> MS f°84 : « nous allâmes nous coucher chacun dans notre confortable cabine ».



Les eaux du fleuve appaurent. (Page 166)

le lit du fleuve, entre les îles, des goélettes appareillant sous la première brise, et des steam-boats remontant le courant rapide de l'Hudson.

Le docteur Pitferge était venu me rejoindre sous la véranda.

« Bonjour, mon compagnon, me dit-il, après avoir humé un grand coup d'air. Savez-vous que, grâce à ce maudit brouillard, nous n'arriverons pas à Albany assez tôt<sup>1</sup> pour prendre le premier train ! Cela va modifier mon programme.<sup>2</sup>

– Tant pis, docteur, car il faut être économe de notre temps.

– Bon ! nous en serons quittes pour atteindre Niagara-Falls dans la nuit, au lieu d'y arriver le soir. »

Cela ne faisait pas mon affaire, mais il fallut se résigner.<sup>3</sup>

En effet, le *Saint John* ne fut pas amarré au quai d'Albany avant huit heures.<sup>4</sup> Le train du matin était parti. Donc, nécessité d'attendre le train d'une heure quarante.<sup>5</sup> De là, toute facilité pour visiter cette curieuse ville,<sup>6</sup> qui forme le centre législatif de l'État de New-York, la basse ville, commerciale et populeuse, établie sur la rive droite de l'Hudson, et la haute ville avec ses maisons de brique, ses établissements publics, son très remarquable muséum de fossiles. On eût dit<sup>7</sup> un des grands quartiers de New-York transporté au flanc de cette colline sur laquelle il se développe en amphithéâtre.

À une heure, après avoir déjeuné, nous étions à la gare, une gare libre, sans barrière, sans gardiens. Le train était tout bonnement au milieu de la rue comme un omnibus sur une place. On monte quand on veut dans ces longs wagons, supportés à l'avant et à l'arrière par un système pivotant à quatre roues. Ces wagons communiquent entre eux par des passerelles qui permettent au voyageur de se promener d'une extrémité du convoi à l'autre. À l'heure dite, sans que nous eussions vu ni un chef ni un employé, sans un coup de cloche, sans un avertissement, la fringante locomotive, parée comme une châsse – un bijou d'orfèvrerie à poser sur une étagère – se mit en mouvement, et nous voilà entraînés avec une vitesse de douze lieues à l'heure. Mais au lieu d'être emboîtés, comme on l'est dans les wagons des chemins français, nous étions libres d'aller, de venir, d'acheter des journaux et des livres<sup>8</sup> « non estampillés ». L'estampille ne me paraît pas, je dois l'avouer, avoir pénétré dans les mœurs américaines ; aucune censure n'a imaginé, dans ce singulier pays, qu'il fallût surveiller avec plus de

---

<sup>1</sup> MS f°84 : « assez à temps ».

<sup>2</sup> MS f°84 : « [notre] mon programme ».

<sup>3</sup> MS f°84 : cette phrase est ajoutée en interligne.

<sup>4</sup> MS f°84 : « avant huit heures [du matin] ».

<sup>5</sup> MS f°84 : « le train [suivant] d'une heure quarante ».

<sup>6</sup> MS f°84 : « cette curieuse ville [d'Albany] ».

<sup>7</sup> MS f°84 : « On [dirait] eût dit ».

<sup>8</sup> MS f°85 : « d'acheter des journaux et des livres[, de nous rafraîchir aux buvettes ambulantes]. » Les lignes suivantes, à partir des mots « non estampillés » jusqu'à « tout marche avec les voyageurs », ont été ajoutées dans la marge de droite, avec une flèche pour indiquer leur emplacement dans le texte.



soin la lecture des gens assis dans un wagon que celle des gens qui lisent au coin de leur feu, assis dans leur fauteuil. Nous pouvions faire tout cela, sans attendre les stations et les gares. Les buvettes ambulantes, les bibliothèques, tout marche avec les voyageurs. Pendant ce temps, le train traversait des champs sans barrières, des forêts nouvellement défrichées, au risque de heurter des troncs abattus, des villes nouvelles aux larges rues sillonnées de rails, mais auxquelles les maisons manquaient encore, des cités parées des plus poétiques noms de l'histoire ancienne. Rome, Syracuse, Palmyre. Et ce fut ainsi que défila devant nos yeux toute cette vallée de la Mohawk, ce pays de Fenimore qui appartient au romancier américain, comme le pays de Rob-Roy à Walter Scott. À l'horizon étincela un instant le lac Ontario, où Cooper a placé les scènes de son chef-d'œuvre. Tout ce théâtre de la grande épopée de Bas-de-Cuir, contrée sauvage autrefois, est maintenant une campagne civilisée.<sup>1</sup> Le docteur ne se sentait pas de joie. Il persistait à m'appeler Œil-de-Faucon, et ne voulait plus répondre qu'au nom de Chingakook !

À onze heures du soir, nous changions de train à Rochester, et nous passions les rapides de la Tennessee, qui fuyaient en cascades sous nos wagons. À deux heures du matin, après avoir côtoyé le Niagara, sans le voir, pendant quelques lieues, nous arrivions au village de Niagara-Falls, et le docteur m'entraînait à un magnifique hôtel,<sup>2</sup> superbement nommé Cataract-House.

## XXXVII

Le Niagara n'est pas un fleuve, pas même une rivière.<sup>3</sup> C'est un simple déversoir, une saignée naturelle, un canal long de trente-six milles, qui verse les eaux du lac Supérieur, du Michigan, de l'Huron et de l'Érié dans l'Ontario. La différence de niveau<sup>4</sup> entre ces deux derniers lacs est de<sup>5</sup> trois cent quarante pieds anglais ; cette différence, uniformément répartie sur tout le parcours,<sup>6</sup> eût à peine créé un « rapide » mais les chutes seules en absorbent la moitié. De là leur formidable puissance.

---

<sup>1</sup> MS f°85 : « où Cooper a placé les scènes de son chef-d'œuvre, enfin tout ce théâtre de la grande épopée de Bas de Cuir, contrée sauvage autrefois, [et] maintenant civilisée ».

<sup>2</sup> MS f°85 : « à [l'] un magnifique hôtel ».

<sup>3</sup> MS f°85 : En marge de ce début de chapitre figure une note entièrement biffée d'Hetzel de trente-deux lignes (avec seulement deux ou trois mots par ligne), où on distingue à peine le début (« Je me demande comment... ») et, quelques lignes plus loin, « Je voudrais que vous... ».

<sup>4</sup> MS f°85 : « dans l'Ontario. La lac Érié est [précisément] situé à trente-six milles du lac Ontario, et la différence de niveau ».

<sup>5</sup> MS f°85 : « est [précisément] de ».

<sup>6</sup> MS f°85 : « sur tout le parcours du Niagara ».

Cette rigole niagarienne sépare les États-Unis du Canada. Sa rive droite est américaine, sa rive gauche est anglaise. D'un côté, des policemen ; de l'autre, pas même leur ombre.

Le matin du 12 avril, dès l'aube, le docteur et moi nous descendions les larges rues de Niagara-Falls. C'est le nom de ce village, créé sur le bord des chutes, à trois cents milles d'Albany, sorte de petite « ville d'eau », bâtie en bon air, dans un site charmant, pourvue d'hôtels somptueux et de villas confortables, que les Yankees et les Canadiens fréquentent pendant la belle saison. Le temps était magnifique ; le soleil brillait sur un ciel froid. De sourds et lointains mugissements se faisaient entendre. J'apercevais à l'horizon quelques vapeurs qui ne devaient pas être des nuages.

« Est-ce la chute ? demandai-je au docteur.

– Patience ! » me répondit Pitferge.

En quelques minutes, nous étions arrivés sur les rives du Niagara. Les eaux de la rivière coulaient paisiblement ;<sup>1</sup> elles étaient claires et sans profondeur ; de nombreuses pointes de roches grisâtres émergeaient çà et là. Les ronflements de la cataracte s'accroissaient ; mais on ne l'apercevait pas encore. Un pont de bois, supporté sur des arches de fer, réunissait cette rive gauche à une île jetée au milieu du courant. Le docteur m'entraîna sur ce pont. En amont, la rivière s'étendait à perte de vue ; en aval, c'est-à-dire sur notre droite, on sentait les premières dénivellations d'un rapide ; puis, à un demi-mille du pont,<sup>2</sup> le terrain manquait<sup>3</sup> subitement ; des nuages de poussière d'eau se tenaient suspendus dans l'air. C'était là la « chute américaine » que nous ne pouvions voir. Au-delà se dessinait<sup>4</sup> un paysage tranquille, quelques collines,<sup>5</sup> des villas, des maisons, des arbres dépouillés, c'est-à-dire la rive canadienne.

« Ne regardez pas ! ne regardez pas ! me criait le docteur Pitferge. Réservez-vous ! Fermez les yeux ! Ne les ouvrez que lorsque je vous le dirai ! »

Je n'écoutais guère mon original. Je regardais. Le pont franchi, nous prenions pied sur l'île. C'était Goat-Island, l'île de la chèvre, un morceau de terre de soixante-dix acres, couvert d'arbres, coupé d'allées superbes où peuvent circuler les voitures, jeté<sup>6</sup> comme un bouquet entre les chutes américaine et canadienne, que sépare une distance de trois cents yards. Nous courions sous ces grands arbres ; nous gravissions les pentes ; nous dévalions les rampes. Le tonnerre des eaux redoublait ; des nuages de vapeur humide roulaient dans l'air.

« Regardez ! » s'écria le docteur.

Au sortir d'un massif, le Niagara venait d'apparaître<sup>7</sup> dans toute sa splendeur. En cet endroit, il faisait un coude brusque, et, s'arrondissant pour

---

<sup>1</sup> MS f°86 : « coulaient assez paisiblement ».

<sup>2</sup> MS f°86 : « à un mille du pont ».

<sup>3</sup> MS f°86 : « le terrain [semblait] manqu[er]ait ».

<sup>4</sup> MS f°86 : « Au-delà [se des] s'étendait ».

<sup>5</sup> MS f°86 : « quelque collines modérées ».

<sup>6</sup> MS f°86 : « et jeté ».

<sup>7</sup> MS f°86 : « venait [de nous] d' apparaître »

former la chute canadienne, le « horse-shoe-fall », le fer à cheval, il tombait d'une hauteur<sup>1</sup> de cent cinquante-huit pieds sur une largeur de deux milles.

La nature, en cet endroit, l'un des plus beaux du monde, a tout combiné pour émerveiller les yeux. Ce retour du Niagara sur lui-même favorise singulièrement les effets de lumière et d'ombre. Le soleil, en frappant ces eaux sous tous les angles, diversifie capricieusement leurs couleurs, et qui n'a pas vu cet effet ne l'admettra pas sans conteste. En effet, près de Goat-Island, l'écume est blanche ;<sup>2</sup> c'est une neige immaculée, une coulée d'argent fondu qui se précipite dans le vide. Au centre de la cataracte, les eaux sont d'un vert de mer admirable, qui indique combien la couche d'eau est épaisse ; aussi un navire,<sup>3</sup> le *Détroit*, tirant vingt pieds d'eau et lancé dans le courant, a-t-il pu descendre la chute<sup>4</sup> « sans toucher ». Vers la rive canadienne, au contraire, les tourbillons, comme métallisés sous les rayons lumineux, resplendissent et c'est de l'or en fusion qui tombe<sup>5</sup> dans l'abîme. Au-dessous, la rivière<sup>6</sup> est invisible. Les vapeurs y tourbillonnent. J'entrevois, cependant, d'énormes glaces accumulées par les froids de l'hiver ; elles affectent des formes de monstres<sup>7</sup> qui, la gueule ouverte, absorbent par heure les cent millions de tonnes que leur verse cet inépuisable Niagara. À un demi-mille en aval de la cataracte, la rivière est redevenue paisible, et présente une surface solide que les premières brises d'avril n'ont pu fondre encore.<sup>8</sup>

« Et maintenant, au milieu du torrent ! » me dit le docteur.

Qu'entendait-il par ces paroles ? Je ne savais que penser, quand il me montra une tour construite sur un bout de roc, à quelques cents pieds de la rive, au<sup>9</sup> bord même du précipice. Ce monument « audacieux », élevé en 1833 par un certain Judge Porter, porte le nom de « Terrapin-tower ».

Nous descendîmes les rampes latérales de Goat-Island. Arrivé à la hauteur du cours supérieur du Niagara, je vis un pont, ou plutôt quelques planches<sup>10</sup> jetées sur des têtes de rocs, qui unissaient la tour au rivage. Ce pont longeait l'abîme à quelques pas seulement. Le torrent mugissait au-dessous. Nous nous étions

---

<sup>1</sup> MS f°86 : « il retombait sur lui-même d'une hauteur ».

<sup>2</sup> MS f°87 : « qui n'a pas vu cet effet ne l'admettra pas sans conteste. Rien de plus exact, cependant. Auprès de Goat-Island, l'écume [des eaux] est blanche ».

<sup>3</sup> MS f°87 : « un navire [canadien] ».

<sup>4</sup> MS f°87 : « lancé dans le courant, descendit la chute ». Entre 1827 et 1829 plusieurs vaisseaux ont été lancés sur les eaux du Niagara, par simple manie du spectacle. Le *Detroit* y passe en 1829 avec une cargaison d'animaux, entre autres un ours, un cerf et un buffle.

<sup>5</sup> MS f°87 : « qui [se précipite] tombe ».

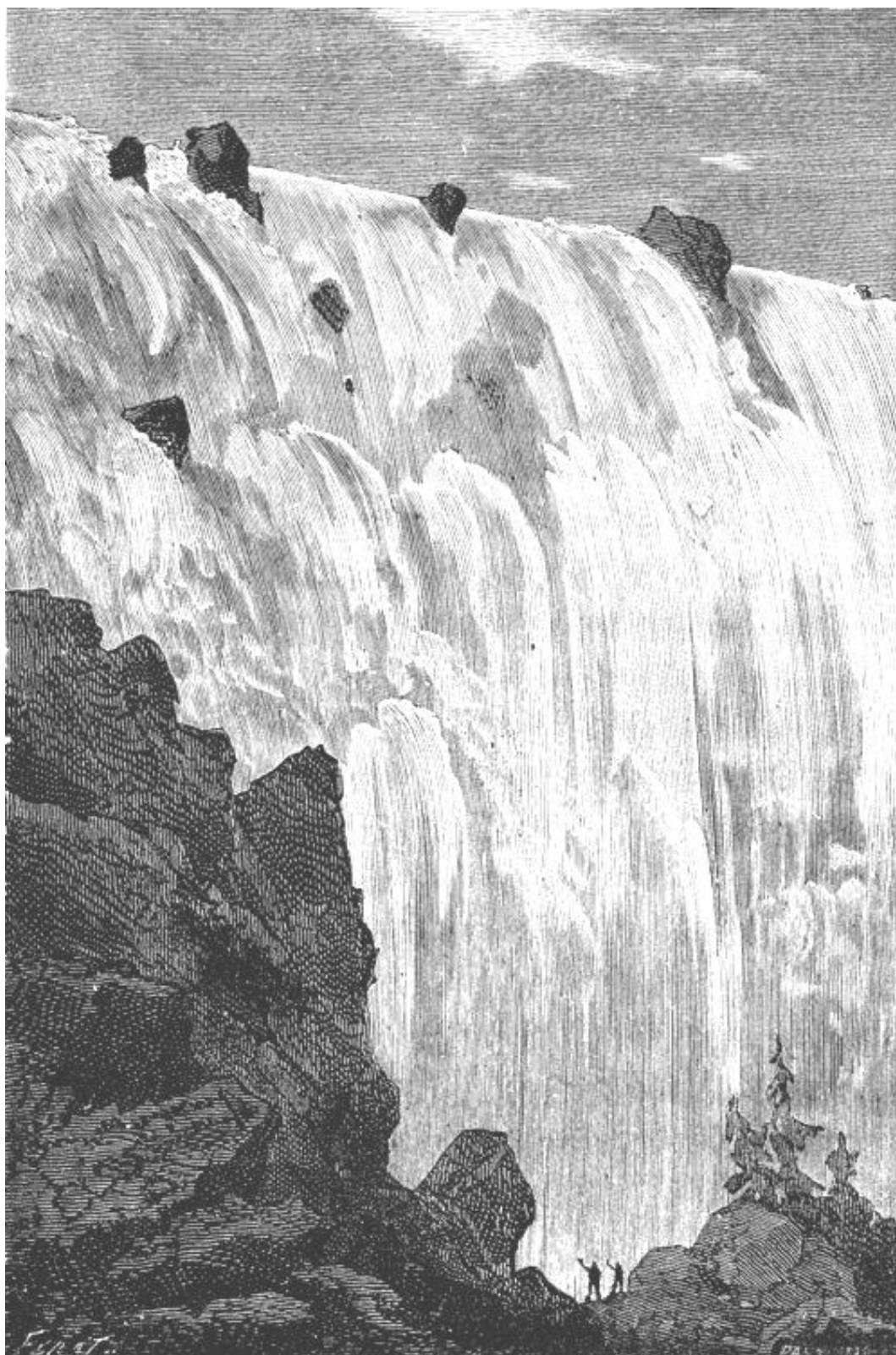
<sup>6</sup> MS f°87 : « la [surface de la] rivière ».

<sup>7</sup> MS f°87 : « de monstres [antédiluviens] ».

<sup>8</sup> MS f°87 : « et [son cours] présente une surface glacée que les premières brises d'avril n'ont encore pu dissiper ».

<sup>9</sup> MS f°87 : « [sur le] au ».

<sup>10</sup> MS f°87 : « ou mieux, quelques planches ».



La nature, en cet endroit... (Page 171)

hasardés sur ces planches et en quelques instants nous avons atteint le bloc principal<sup>1</sup> qui supporte Terrapin-Tower. Cette tour ronde, haute de quarante-cinq pieds, est construite en pierre. Au sommet se développe un balcon circulaire, autour d'un faitage<sup>2</sup> recouvert d'un stuc rougeâtre. L'escalier tournant est en bois. Des milliers de noms sont gravés sur ses marches. Une fois arrivé au haut de cette tour, on s'accroche au balcon et on regarde.<sup>3</sup>

La tour est en pleine cataracte. De son sommet le regard plonge sur l'abîme. Il s'enfoncé<sup>4</sup> jusque dans la gueule de ces monstres de glace qui avalent le torrent. On sent frémir le roc qui supporte la tour.<sup>5</sup> Autour se creusent des dénivellations effrayantes, comme si le lit du fleuve cédait.<sup>6</sup> On ne s'entend plus parler. De ces gonflements d'eau sortent des tonnerres. Les lignes liquides fument et sifflent comme des flèches. L'écume saute jusqu'au sommet du monument. L'eau pulvérisée se déroule dans l'air en formant un splendide arc-en-ciel.<sup>7</sup>

Par un simple effet d'optique, la tour semble se déplacer avec une vitesse effrayante – mais à reculons de la chute, fort heureusement –, car, avec l'illusion contraire, le vertige serait insoutenable, et nul ne pourrait considérer ce gouffre.<sup>8</sup>

Haletants, brisés, nous étions rentrés un instant sur le palier supérieur de la tour. C'est alors que le docteur crut devoir me dire :

« Cette Terrapin-Tower, mon cher monsieur, tombera quelque jour dans l'abîme, et peut-être plus tôt qu'on ne suppose.

– Ah ! vraiment !

– Ce n'est pas douteux. La grande chute canadienne recule insensiblement, mais elle recule. La tour, quand elle fut construite, en 1833, était beaucoup plus éloignée de la cataracte. Les géologues prétendent que la chute, il y a trente-cinq mille ans, se trouvait située à Queenstown, à sept milles en aval de la position qu'elle occupe maintenant. D'après M. Bakewell, elle reculerait d'un mètre par année, et, suivant Sir Charles Lyell, d'un pied seulement.<sup>9</sup> Il arrivera donc un

---

<sup>1</sup> MS f°87 : « en quelques instants nous prenions pied sur le bloc principal ».

<sup>2</sup> MS f°87 : « d'un faitage [en bois] ».

<sup>3</sup> MS f°87 : « on s'accroche à la rampe du balcon, et on regarde ».

<sup>4</sup> MS f°87 : « Il pénètre ».

<sup>5</sup> MS f°87 : « le roc qui [vous] supporte la tour ».

<sup>6</sup> MS f°87 : « comme si [l'assise] le lit du fleuve cédait ».

<sup>7</sup> MS f°88 : « en formant mille arcs-en-ciel entrecroisés ».

<sup>8</sup> MS f°88 : « ce gouffre [effrayant] ».

<sup>9</sup> Sir Charles Lyell (1797-1875), membre de la Société de géologie de 1819 jusqu'en 1875, est l'auteur de *Principes de géologie*, dont la première édition date de 1830. Lyell voyage en Amérique du Nord dans les années 1840. Se rendant dans la région du Niagara, il calcule que les chutes reculent d'un pied par an environ. À partir de 1842, les rééditions de *Principes de géologie* comportent cette observation. Lyell y cite son prédécesseur Robert Bakewell (1768–1843), auteur d'une *Introduction à la géologie* dont les multiples éditions remontent à 1813. Bakewell s'était lui-même rendu dans la région en 1829 et il avait déduit que la vitesse d'érosion était d'un mètre par an. Depuis un siècle et demi, les

moment où le roc qui supporte la tour, rongé par les eaux, glissera sur les pentes de la cataracte. Eh bien, cher monsieur, rappelez-vous ceci : le jour où tombera la Terrapin-Tower, il y aura dedans quelques excentriques qui descendront le Niagara avec elle. »<sup>1</sup>

Je regardai le docteur comme pour lui demander s'il serait au nombre de ces originaux. Mais il me fit signe de le suivre, et nous vîmes de nouveau contempler le « horse shoe-fall » et le paysage environnant. On distinguait alors, un peu en raccourci, la chute américaine, séparée par la pointe de l'île, où s'est formée aussi une petite cataracte centrale,<sup>2</sup> large de cent pieds. Cette chute américaine, également admirable, est droite, non sinueuse et sa hauteur a cent soixante-quatre pieds d'aplomb. Mais pour la contempler<sup>3</sup> dans tout son développement, il faut se placer en face sur la rive canadienne.

Pendant toute la journée, nous errâmes sur les rives du Niagara, irrésistiblement ramenés à cette tour où les mugissements des eaux, l'embrun des vapeurs, le jeu des rayons solaires, l'enivrement et les senteurs de la cataracte, vous maintiennent dans une perpétuelle extase. Puis nous revenions à Goat-Island pour saisir la grande chute sous tous les points de vue, sans nous jamais fatiguer de la voir. Le docteur aurait voulu me conduire à la « Grotte des Vents », creusée derrière la chute centrale,<sup>4</sup> à laquelle on arrive par un escalier établi<sup>5</sup> à la pointe de l'île ; mais l'accès en était alors interdit à cause des fréquents éboulements qui se produisaient depuis quelque temps dans ces roches friables.

À cinq heures, nous étions rentrés à Cataract-House, et après un dîner rapide, servi à l'américaine,<sup>6</sup> nous revîmes à Goat-Island. Le docteur voulut en faire le tour et revoir les « Trois-Sœurs », charmants îlots épars à la tête de l'île.<sup>7</sup> Puis, le soir venu, il me ramena au roc branlant de Terrapin-Tower.

Le soleil s'était couché derrière les collines assombries.<sup>8</sup> Les dernières lueurs du jour avaient disparu. La lune, demi-pleine, brillait d'un pur éclat.

---

observations de ce phénomène montrent que l'érosion est variable à des époques différentes : on mesure à peu près un mètre par an au dix-neuvième siècle, beaucoup moins dans la première moitié du vingtième. Aujourd'hui, le taux s'est réduit à un centimètre par an.

<sup>1</sup> S'il donne au récit un caractère dramatique, le catastrophisme de Pitferge est mal fondé, et non seulement parce qu'il se fait une idée exagérée des effets de l'érosion. En l'occurrence, Terrapin Tower a été dynamitée en 1872, non pour des raisons de sécurité, mais parce qu'on projetait de la remplacer par une autre tour plus grande. Cette nouvelle tour n'a jamais été construite, mais le site de l'ancienne Terrapin Tower reste aujourd'hui intact.

<sup>2</sup> MS f°88 : « une petite chute centrale ».

<sup>3</sup> MS f°88 : « pour [l'admirer] la contempler ».

<sup>4</sup> MS f°88 : « la [petite] chute centrale ».

<sup>5</sup> MS f°88 : « un escalier vertical établi ».

<sup>6</sup> MS f°88 : « mais après un dîner rapide[ment] , servi à l'américaine ».

<sup>7</sup> MS f°88 : « à la tête de [Goat-Island] l'île ».

<sup>8</sup> MS f°89 : « Le soleil s'était couché sur le Canada. »

L'ombre de la tour s'allongeait sur l'abîme. En amont, les eaux tranquilles glissaient sous la brume légère. La rive canadienne, déjà plongée dans les ténèbres,<sup>1</sup> contrastait avec les masses plus éclairées de Goat-Island et du village de Niagara-Falls. Sous nos yeux, le gouffre, agrandi par la pénombre, semblait un abîme infini dans lequel mugissait la formidable cataracte. Quelle impression ! Quel artiste, par la plume ou le pinceau, pourra jamais la rendre ! Pendant quelques instants, une lumière mouvante parut à l'horizon. C'était le fanal d'un train qui passait sur ce pont du Niagara, suspendu à deux milles de nous. Jusqu'à minuit, nous restâmes ainsi, muets, immobiles, au sommet de cette tour, irrésistiblement penchés sur ce torrent qui nous fascinait. Enfin, à un moment où<sup>2</sup> les rayons de la lune frappèrent sous un certain angle<sup>3</sup> la poussière liquide, j'entrevis une bande laiteuse, un ruban diaphane qui tremblotait dans l'ombre. C'était un arc-en-ciel lunaire, une pâle irradiation de l'astre des nuits, dont la douce lueur<sup>4</sup> se décomposait en traversant les embruns de la cataracte.

### XXXVIII

Le lendemain, 13 avril, le programme du docteur indiquait une visite à la rive canadienne. Une simple promenade. Il suffisait de suivre les hauteurs qui forment la droite du Niagara pendant l'espace de deux milles pour atteindre le pont suspendu. Nous étions partis à sept heures du matin. Du sentier sinueux longeant<sup>5</sup> la rive droite, on apercevait les eaux tranquilles de la rivière, qui ne se ressentait déjà plus des troubles de sa chute.

À sept heures et demie, nous arrivions à Suspension-Bridge. C'est l'unique pont auquel aboutissent le Great-Western et le New-York central rail-road, le seul qui donne entrée au Canada sur les confins de l'État de New-York. Ce pont suspendu est formé de deux tabliers ; sur le tablier supérieur passent les trains ; sur le tablier inférieur, situé à vingt-trois pieds au-dessous, passent les voitures et les piétons. L'imagination se refuse<sup>6</sup> à suivre dans son travail l'audacieux ingénieur, John A. Roebling, de Tredon (New Jersey), qui a osé construire ce viaduc<sup>7</sup> dans de telles conditions : un pont « suspendu » qui livre passage à des trains, à deux cent cinquante pieds au-dessus du Niagara, transformé de nouveau en rapide ! Suspension-Bridge est long de huit cents pieds, large de vingt-quatre. Des étais de fer, frappés sur les rives, le maintiennent contre le balancement. Les câbles qui le supportent, formés de quatre mille fils, ont dix pouces de diamètre et

---

<sup>1</sup> MS f°89 : « à demi plongée dans les ténèbres ».

<sup>2</sup> MS f°89 : « à un certain moment où ».

<sup>3</sup> MS f°89 : « frappaient sous un [angle la] [un] certain angle ».

<sup>4</sup> MS f°89 : « la douce [lumière] lueur ».

<sup>5</sup> MS f°89 : « [qui] longeant ».

<sup>6</sup> MS f°89 : « La raison se refuse ».

<sup>7</sup> MS f°89 : « qui a [construit] osé construire cet ouvrage ».

peuvent résister à un poids de douze mille quatre cents tonnes. Or, le pont ne pèse que huit cents tonnes. Inauguré en 1855, il a coûté cinq cent mille dollars. Au moment où nous atteignons le milieu de Suspension-Bridge, un train passa au-dessus de notre tête, et nous sentîmes le tablier fléchir d'un mètre sous nos pieds !

C'est un peu au-dessous de ce pont que Blondin a franchi le Niagara sur une corde tendue d'une rive à l'autre, et non au-dessus des chutes. L'entreprise n'en était pas moins périlleuse. Mais si Blondin nous étonne par son audace, que penser de l'ami qui, monté sur son dos,<sup>1</sup> l'accompagnait pendant cette promenade aérienne ?

« C'était peut-être un gourmand, dit le docteur. Blondin faisait les omelettes à merveille sur sa corde roide. »<sup>2</sup>

Nous étions sur la terre canadienne, et nous remontions la rive gauche du Niagara, afin de voir<sup>3</sup> les chutes sous un nouvel aspect. Une demi-heure après, nous entrions dans un hôtel anglais, où le docteur fit servir un déjeuner convenable. Pendant ce temps, je parcourus le livre des voyageurs où figurent quelques milliers de noms. Parmi les plus célèbres, je remarquai les suivants : Robert Peel, lady Franklin, comte de Paris, duc de Chartres, prince de Joinville, Louis-Napoléon (1846), prince et princesse Napoléon, Barnum (avec son adresse), Maurice Sand (1865), Agassis (1854), Almonte, prince Hohenlohe, Rothschild, Bertin (Paris), lady Elgin, et un autre nom, Médora, qui me frappe (était-ce la Médora de Byron ?),<sup>4</sup> Burckhardt (1832), etc.

« Et maintenant, sous les chutes », me dit le docteur, lorsque le déjeuner fut terminé.

Je suivis Dean Pitferge. Un Nègre<sup>5</sup> nous conduisit à un vestiaire, où l'on nous donna un pantalon imperméable, un waterproof et un chapeau ciré. Ainsi vêtus, notre guide nous conduisit par un sentier glissant,<sup>6</sup> sillonné d'écoulements ferrugineux, encombré de pierres noires aux vives arêtes, jusqu'au niveau inférieur du Niagara. Puis, au milieu des vapeurs d'eau pulvérisées, nous

---

<sup>1</sup> MS f°90 : « monté sur ses épaules ».

<sup>2</sup> MS f°90 : La réplique de Pitferge est ajoutée dans la marge de droite. Le célèbre funambule français « Blondin », de son vrai nom Jean-François Gravelet (1824–97), a traversé plusieurs fois les chutes du Niagara à partir du 30 juin 1859, avec des variations spectaculaires chaque fois : tantôt poussant une brouette, tantôt monté sur des échasses, une fois avec un passager sur le dos, et une autre fois les yeux bandés. Un jour (d'où la remarque de Pitferge) il s'est arrêté à mi-chemin pour préparer et manger une omelette. À ce propos, voir le site :

<http://www.blondinmemorialtrust.com/biography.html> (consulté le 10 août 2010).

<sup>3</sup> MS f°90 : « [pour] afin de [revoir] voir ».

<sup>4</sup> La référence est à Elizabeth Medora Leigh (1814–49), troisième fille d'Augusta Leigh, demie-sœur de Lord Byron. Cette liste de noms figure déjà dans les notes de voyage de Verne où on trouve, au lieu de « prince et princesse Napoléon », « plonplon et sa femme » [*sic*]. On comprend la nécessité d'un tel changement.

<sup>5</sup> MS f°90 : « Un nègre [magnifique] ».

<sup>6</sup> MS f°90 : « un sentier glissant et abrupt ».



passâmes derrière la grande chute.<sup>1</sup> La cataracte tombait devant nous comme le rideau d'un théâtre devant les acteurs. Mais quel théâtre, et comme les couches d'air violemment déplacées s'y projetaient en courants impétueux ! Trempés, aveuglés, assourdis, nous ne pouvions ni nous voir ni nous entendre dans cette caverne aussi hermétiquement close<sup>2</sup> par les nappes liquides de la cataracte, que si la nature l'eût fermée d'un mur de granit !

À neuf heures, nous étions rentrés à l'hôtel, où l'on nous dépouilla de nos habits ruisselants.<sup>3</sup> Revenu sur la rive, je poussai un cri de surprise et de joie :<sup>4</sup>

« Le capitaine Corsican ! »<sup>5</sup>

Le capitaine<sup>6</sup> m'avait entendu. Il vint à moi.

« Vous ici ! s'écria-t-il. Quelle joie de vous revoir !

– Et Fabian ? et Ellen ?<sup>7</sup> demandai-je en serrant les mains de Corsican.

– Ils sont là. Ils vont aussi bien que possible. Fabian plein d'espoir, presque souriant. Notre pauvre Ellen reprenant peu à peu sa raison.

– Mais pourquoi vous rencontré-je ici, au Niagara ?

– Le Niagara, me répondit Corsican, mais c'est le rendez-vous d'été des Anglais et des Américains. On vient respirer ici, on vient se guérir devant ce sublime spectacle des chutes. Notre Ellen a paru frappée à la vue de ce beau site, et nous sommes restés sur les bords du Niagara. Voyez cette villa, Clifton-House, au milieu des arbres, à mi-colline. C'est là que nous demeurons en famille avec Mrs. R..., la sœur de Fabian, qui s'est dévouée à notre pauvre amie.

– Ellen, demandai-je, Ellen a-t-elle reconnu Fabian ?

– Non, pas encore, me répondit le capitaine. Vous savez, cependant, qu'au moment où Harry Drake tombait frappé de mort,<sup>8</sup> Ellen eut comme un instant de lucidité. Sa raison s'était fait jour à travers les ténèbres qui l'enveloppent. Mais cette lucidité a bientôt disparu. Toutefois,<sup>9</sup> depuis que nous l'avons transportée au milieu de cet air pur, dans ce milieu paisible, le docteur a constaté<sup>10</sup> une amélioration sensible dans l'état d'Ellen. Elle est calme,<sup>11</sup> son sommeil est tranquille, et on voit dans ses yeux<sup>12</sup> comme un effort pour ressaisir quelque chose, soit du passé, soit du présent.

---

<sup>1</sup> MS f°90 : « la grande chute [centrale]. »

<sup>2</sup> MS f°90 : « cette caverne [fermée] /aussi hermétiquement close/ ».

<sup>3</sup> MS f°90 : « où l'on nous dépouilla de nos vêtements d'emprunt ».

<sup>4</sup> MS f°90 : « un cri [d'étonnement] /de surprise et de joie.../ ».

<sup>5</sup> MS f°90 : « Le capitaine Corsican, dis-je au docteur. »

<sup>6</sup> MS f°90 : « Le [brave] capitaine ».

<sup>7</sup> MS f°90 : « [Vous,] Et Fabian, et Ellen ? »

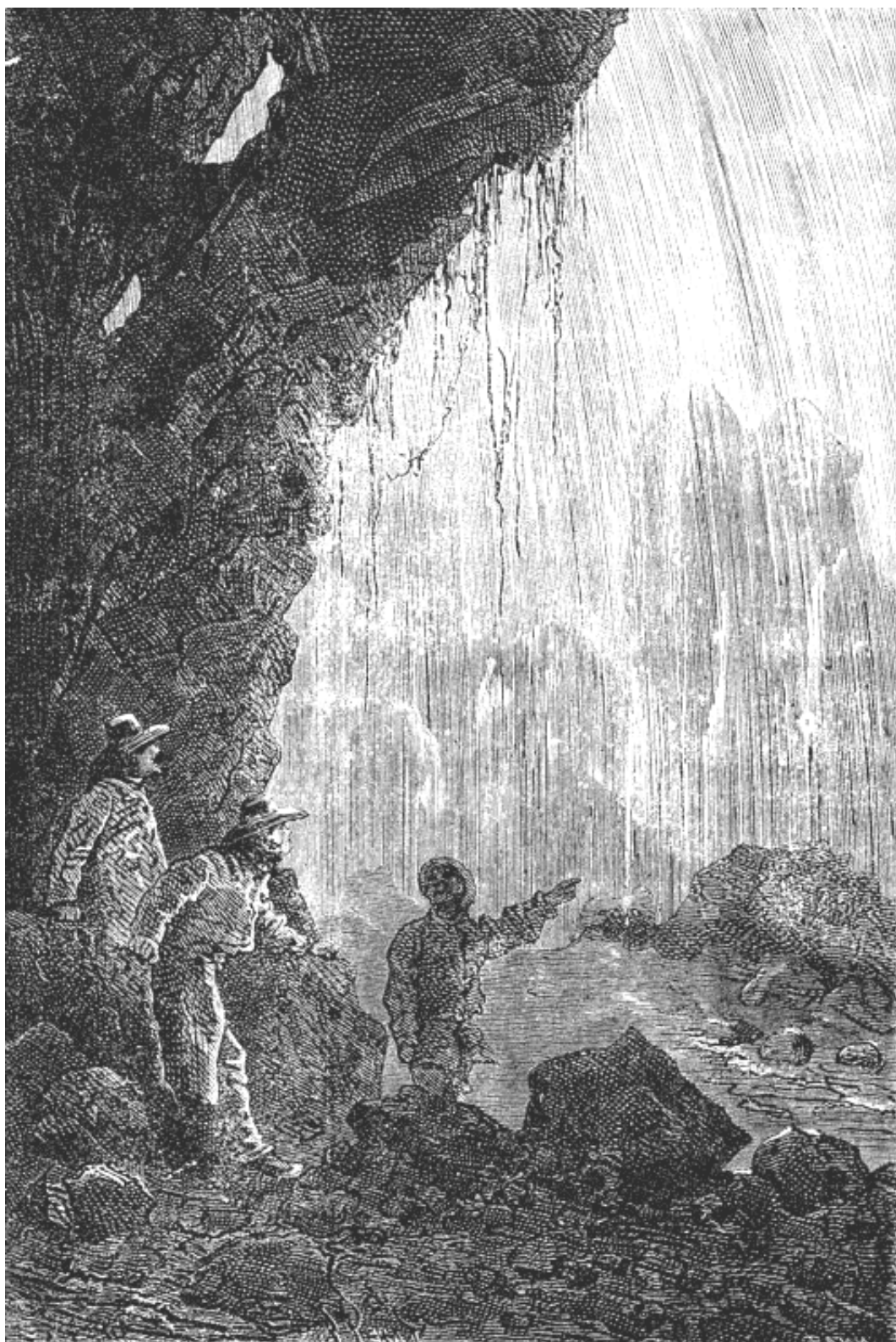
<sup>8</sup> MS f°91 : « Vous savez cependant qu'au moment où son mari tombait frappé de mort ».

<sup>9</sup> MS f°91 : « [Cependant] [Mais] Toutefois ».

<sup>10</sup> MS f°91 : « nous avons pu constater ».

<sup>11</sup> MS f°91 : « Elle ne chante plus comme autrefois, elle se calme ».

<sup>12</sup> MS f°91 : La dernière partie de la phrase, à partir de « et on voit dans ses yeux... » est ajoutée en interligne et dans la marge.



La cataracte tombait. (Page 177)

– Ah ! cher ami !<sup>1</sup> m'écriai-je, vous la guérez. Mais où est Fabian, où est sa fiancée ?<sup>2</sup>

– Regardez », me dit Corsican, et il étendit le bras vers la rive du Niagara.

Dans la direction indiquée<sup>3</sup> par le capitaine, je vis<sup>4</sup> Fabian, qui ne nous avait pas encore aperçus.<sup>5</sup> Il était debout sur un roc, et devant lui, à quelques pas, se trouvait Ellen, assise, immobile. Fabian ne la perdait pas des yeux.<sup>6</sup> Cet endroit de la rive gauche est connu sous le nom de « Table-Rock ». C'est une sorte de promontoire rocheux, jeté<sup>7</sup> sur la rivière qui mugit à deux cents pieds au-dessous. Autrefois il présentait un surplomb plus considérable ; mais les chutes successives d'énormes morceaux de rocs l'ont réduit maintenant à une surface de quelques mètres.

Ellen regardait et semblait plongée dans une muette extase. De cet endroit, l'aspect des chutes est « most sublime », disent les guides, et ils ont raison. C'est une vue d'ensemble des deux cataractes :<sup>8</sup> à droite, la chute canadienne, dont la crête couronnée de vapeurs ferme l'horizon de ce côté, comme un horizon de mer ; en face, la chute américaine, et au-dessus, l'élégant massif de Niagara-Falls à demi perdu dans les arbres ; à gauche, toute la perspective de la rivière qui fuit entre ses hautes rives ; au-dessous, le torrent luttant contre les glaçons culbutés.

Je ne voulais pas distraire Fabian.<sup>9</sup> Corsican, le docteur et moi, nous nous étions approchés de Table-Rock. Ellen conservait l'immobilité d'une statue. Quelle impression cette scène laissait-elle à son esprit ? Sa raison renaissait-elle peu à peu sous l'influence de ce spectacle grandiose ? Soudain, je vis Fabian faire un pas<sup>10</sup> vers elle. Ellen s'était levée brusquement ;<sup>11</sup> elle s'avancait près de l'abîme ; ses bras se tendaient vers le gouffre ; mais s'arrêtant tout à coup, elle passa rapidement la main sur son front,<sup>12</sup> comme si elle eût voulu en chasser une image.<sup>13</sup> Fabian, pâle comme un mort, mais ferme, s'était d'un bond placé entre Ellen et le vide. Ellen avait secoué sa blonde chevelure. Son corps charmant

---

<sup>1</sup> MS f°91 : « [Oui !] Ah cher ami ».

<sup>2</sup> MS f°91 : « sa [pauvre] fiancée ».

<sup>3</sup> MS f°91 : « [En effet,] dans la direction indiquée ».

<sup>4</sup> MS f°91 : « j'aperçus ».

<sup>5</sup> MS f°91 : « [vus] aperçus ».

<sup>6</sup> MS f°91 : Cette phrase, de la main d'Hetzel, est ajoutée dans la marge de droite.

<sup>7</sup> MS f°91 : « [qui s'avance] jeté ».

<sup>8</sup> MS f°91 : « une vue d'ensemble des deux cataractes [américaine et canadienne] ».

<sup>9</sup> MS f°91 : « Fabian [dont les yeux ne quittaient pas Ellen]. »

<sup>10</sup> MS f°91 : « je vis Fabian /faire/ [s'avancer d'] un pas ».

<sup>11</sup> MS f°91 : « Ellen s'était levée brusquement ».

<sup>12</sup> MS f°91 : « ses [mains] bras se tendaient vers [lui] le gouffre, [puis] mais s'arrêtant tout à coup, elle passa d'un geste rapide sa main sur son front ».

<sup>13</sup> MS f°91 : Les lignes suivantes (« Fabian, pâle comme un mort » jusqu'à « Voyait-elle Fabian ? Non. ») ont été ajoutées dans la marge de droite, avec une flèche pour en indiquer l'emplacement dans le texte.

tressaillit. Voyait-elle Fabian ? Non. On eût dit une morte revenant à la vie, et cherchant à ressaisir l'existence autour d'elle !

Le capitaine Corsican et moi, nous n'osions faire un pas, et pourtant si près de ce gouffre, nous redoutions quelque malheur.<sup>1</sup> Mais le docteur Pitferge nous retint :

« Laissez, dit-il, laissez faire Fabian. »<sup>2</sup>

J'entendais les sanglots qui gonflaient la poitrine de la jeune femme.<sup>3</sup> Des paroles inarticulées sortaient de ses lèvres.<sup>4</sup> Elle semblait vouloir parler et ne pas le pouvoir. Enfin, ces mots s'échappèrent :

« Dieu ! mon Dieu ! Dieu tout-puissant !<sup>5</sup> Où suis-je ? où suis-je ? »

Elle eut alors conscience que quelqu'un était près d'elle, et, se retournant<sup>6</sup> à demi, elle nous apparut transfigurée. Un regard nouveau vivait dans ses yeux. Fabian, tremblant, était debout devant elle, muet, les bras ouverts.

« Fabian ! Fabian ! » s'écria-t-elle enfin.

Fabian la reçut dans ses bras où elle tomba inanimée. Il poussa un cri déchirant. Il croyait Ellen morte. Mais le docteur intervint :

« Rassurez-vous, dit-il à Fabian, cette crise, au contraire, la sauvera ! »

Ellen fut transportée à Clifton-House, et placée sur son lit, où, son évanouissement dissipé, elle s'endormit d'un paisible sommeil.

Fabian, encouragé par le docteur et plein d'espoir,<sup>7</sup> – Ellen l'avait reconnu ! – revint vers nous :

« Nous la sauverons,<sup>8</sup> me dit-il, nous la sauverons ! Chaque jour j'assiste à la résurrection de cette âme. Aujourd'hui, demain peut-être, mon Ellen me sera rendue ! Ah ! Ciel clément, sois béni ! Nous resterons en ce lieu<sup>9</sup> tant qu'il le faudra pour elle ! N'est-ce pas, Archibald ? »<sup>10</sup>

Le capitaine serra avec effusion Fabian sur sa poitrine. Fabian s'était retourné vers moi,<sup>11</sup> vers le docteur. Il nous prodiguait ses tendresses.<sup>12</sup> Il nous

---

<sup>1</sup> MS f°91 : « Le capitaine Corsican et moi, nous [allâmes nous précipiter vers elle, craignant quelque malheur] n'osions faire un pas, et pourtant, si près de [cet ab] ce gouffre, nous redoutions quelque malheur. »

<sup>2</sup> MS f°91 : La remarque de Pitferge est ajoutée dans la marge de droite.

<sup>3</sup> MS f°92 : « la poitrine de [l'infortunée] la jeune femme ».

<sup>4</sup> MS f°92 : « [s'échappaient] sortaient de ses lèvres ».

<sup>5</sup> MS f°92 : « /Dieu ! Mon dieu ! Dieu tout puissant !/ »

<sup>6</sup> MS f°92 : « / Elle eut alors conscience que quelqu'un était près d'elle, / et [Elle] se retournant [et] à demi, elle nous apparut ».

<sup>7</sup> MS f°92 : « Fabian, rassuré encore par le docteur et plein d'espoir

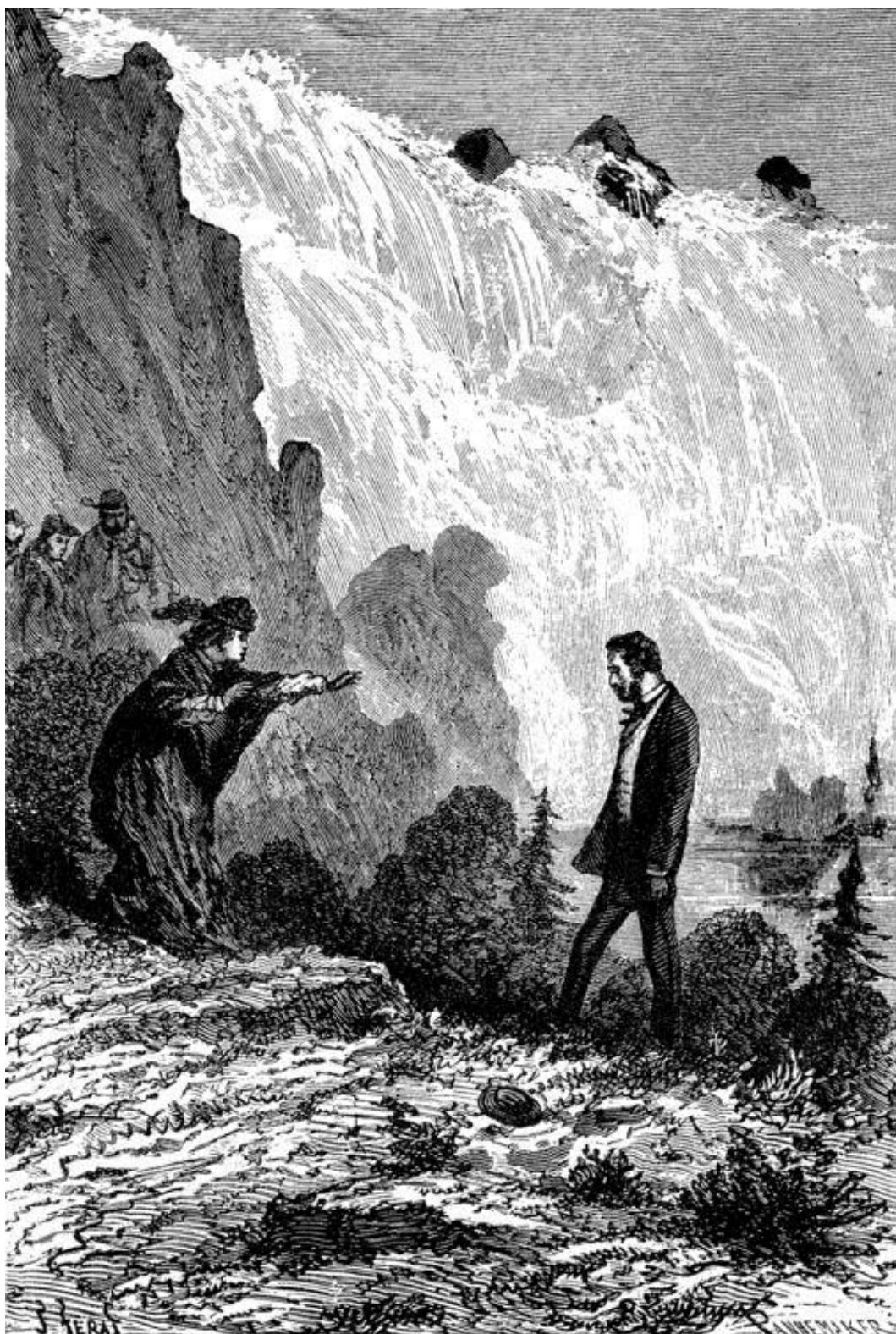
<sup>8</sup> MS f°92 : « [Mes amis] nous la sauverons, me dit-il, nous la [nous] sauverons [Ellen] ! »

<sup>9</sup> MS f°92 : « sois béni ! reprit-il. Nous resterons en ce lieu ».

<sup>10</sup> MS f°92 : « N'est-ce pas, [mon dévoué] Archibald ? »

<sup>11</sup> MS f°92 : « sur sa poitrine. [Il n'y avait pas de sacrifice que son ami ne pût lui demander et qu'il ne fût prêt à faire !] Fabian s'était retourné vers moi ».

<sup>12</sup> MS f°92 : « Il nous prodiguait ses [caresses] tendresses ».



« Fabian ! » s'écria-t-elle. (Page 180)

enveloppait de son espoir. Et jamais espoir ne fut plus fondé. La guérison d'Ellen était prochaine...

Mais il nous fallait partir.<sup>1</sup> Une heure à peine nous restait pour regagner Niagara-Falls. Au moment où nous allions nous séparer de ces chers amis, Ellen dormait encore. Fabian nous embrassa ; le capitaine Corsican, très ému, après avoir promis qu'un télégramme me donnerait des nouvelles d'Ellen, nous fit ses derniers adieux,<sup>2</sup> et à midi nous avions quitté Clifton-House.

### XXXIX

Quelques instants après, nous descendions une rampe très allongée de la côte canadienne. Cette rampe nous conduisit<sup>3</sup> au bord de la rivière, presque entièrement obstruée de glaces. Là un canot nous attendait pour nous passer « en Amérique ». Un voyageur y avait déjà pris place. C'était un ingénieur du Kentucky, qui déclina ses noms et qualités au docteur. Nous embarquâmes sans perdre de temps, et soit en repoussant les glaçons, soit en les divisant, le canot gagna le milieu de la rivière, où le courant tenait la passe plus libre. De là,<sup>4</sup> un dernier regard fut donné à cette admirable cataracte du Niagara. Notre compagnon l'observait d'un œil attentif.

« Est-ce beau, monsieur, lui dis-je, est-ce admirable !

– Oui, me répondit-il, mais quelle force mécanique inutilisée, et quel moulin on ferait tourner avec une pareille chute ! »

Jamais je n'éprouvai envie plus féroce de jeter un ingénieur à l'eau ! Et pourtant, il avait raison.<sup>5</sup>

Sur l'autre rive, un petit chemin de fer presque vertical, mû par un filet détourné de la chute américaine, nous hissa en quelques secondes sur la hauteur. À une heure et demie, nous prenions l'express, qui nous déposait à Buffalo à deux heures un quart. Après avoir visité cette jeune grande ville, après avoir goûté l'eau du lac Érié, nous reprenions le New-York central railway, à six heures du soir. Le lendemain, en quittant les confortables couchettes<sup>6</sup> d'un « sleeping-car », nous arrivions à Albany, et le rail-road de l'Hudson, qui court à fleur d'eau le long de la rive gauche du fleuve, nous jetait<sup>7</sup> à New-York quelques heures plus tard.

---

<sup>1</sup> MS f°92 : « Mais [pour nous, il] il nous fallait partir. »

<sup>2</sup> MS f°92 : « le capitaine Corsican, très ému, /[nous] après avoir promi[t]s qu'un télégramme nous donnerait des nouvelles d'Ellen, [puis il]/ nous fit ses derniers adieux ».

<sup>3</sup> MS f°92 : « Elle nous conduisit ».

<sup>4</sup> MS f°92 : « Là ».

<sup>5</sup> MS f°93 : Cette phrase est ajoutée en interligne.

<sup>6</sup> MS f°93 : « Le lendemain, après une nuit passée dans les confortables couchettes ».

<sup>7</sup> MS f°93 : « nous jeta ».

Le lendemain, 15 avril, en compagnie de mon infatigable docteur, je parcourus la ville, la rivière de l'Est, Brooklyn. Le soir venu, je fis mes adieux à ce brave Dean Pitferge, et, en le quittant, je sentis que je laissais un ami.

Le mardi, 16 avril, c'était le jour fixé pour le départ du *Great-Eastern*, je me rendis à onze heures au trente-septième « pier », où le tender devait attendre les voyageurs.<sup>1</sup> Il était déjà encombré de passagers et de colis. J'embarquai. Au moment où le tender allait se détacher du quai, je fus saisi par le bras. Je me retournai. C'était encore le docteur Pitferge.

« Vous ! m'écriai-je. Vous revenez en Europe ?

– Oui, mon cher monsieur.<sup>2</sup>

– Par le *Great-Eastern* ?

– Sans doute, me répondit en souriant l'aimable original ; j'ai réfléchi et je pars. Songez donc, ce sera peut-être le dernier voyage du *Great-Eastern*, celui dont il ne reviendra pas ! »<sup>3</sup>

La cloche allait sonner pour le départ, quand un des stewards de Fifth-Avenue-Hotel, accourant en toute hâte, me remit un télégramme daté de Niagara-Falls. « Ellen est réveillée ;<sup>4</sup> sa raison tout entière lui est revenue,<sup>5</sup> me disait le brave Corsican, et le célèbre docteur X... répond<sup>6</sup> d'elle ! »

Je communiquai cette bonne nouvelle à Dean Pitferge.

« Répond d'elle ! répond d'elle ! répliqua en grommelant mon docteur, moi aussi j'en réponds ! Mais qu'est-ce que cela prouve ? Qui répondrait de moi, de vous, de nous tous, mon cher ami, aurait peut-être bien tort !... »

Douze jours après, nous arrivions à Brest, et le lendemain à Paris. La traversée du retour s'était faite sans accident, au grand déplaisir<sup>7</sup> de Dean Pitferge, qui attendait toujours « son naufrage » !

Et quand je fus assis devant ma table, si je n'avais pas eu ces notes de chaque jour, oui, ce *Great-Eastern*, cette ville flottante que j'avais habitée, cette rencontre d'Ellen et de Fabian, cet incomparable Niagara, j'aurais cru que j'avais tout rêvé ! Ah ! que c'est beau, les voyages, « même quand on en revient », quoi qu'en dise le docteur !

Pendant huit mois, je n'entendis plus parler de Dean Pitferge. Mais, un jour, je reçus une lettre couverte de timbres multicolores, qui commençait par ces mots :

« À bord du *Coringuy*, récifs d'Auckland. Enfin, nous avons fait naufrage... »

---

<sup>1</sup> MS f°93 : « devait attendre les passagers ».

<sup>2</sup> MS f°93 : « Oui, [me répondit mon original] mon cher monsieur ».

<sup>3</sup> Ici s'arrête la version intercalée du manuscrit (voir la note 8, p. 161). Les dix-huit dernières lignes du texte sont écrites sur un autre feuillet, coupé et collé au bas du f°93.

<sup>4</sup> MS f°93 : « Ellen [s'était] est réveillée. »

<sup>5</sup> MS f°93 : « lui [était] est revenue ».

<sup>6</sup> MS f°93 : « répond[ait] ».

<sup>7</sup> MS f°93 : « chagrin ».

Jules Verne

Et qui finissait par ceux-ci :  
« Jamais je ne me suis mieux porté ! »  
« Très cordialement votre »  
« DEAN PITFERGE. »

A handwritten signature in black ink, reading "Jules Verne". The signature is written in a cursive style, with the first letter of each word being capitalized and the rest in lowercase. The ink is slightly faded and the signature is positioned on the right side of the page.





## Annexe A

### Jules Verne, description du port de Liverpool en 1859

Liverpool, qui jusque-là se montrait sous l'apparence d'une ville ordinaire, apparut sur le port comme une cité immense ; ses bassins à flot représentent un travail herculéen dont rien ne peut donner l'idée : doubles et triples parfois, ils s'étendent sur un espace de plus d'une lieue ; il est impossible de comprendre comment l'un donne accès dans l'autre, et le fil d'Ariane ne permettrait pas à un étranger de sortir de ce labyrinthe liquide ; les navires y sont tellement pressés, que l'eau disparaît sous leurs masses ; ils sont là, en quantité innombrable, de toute forme et de toutes nations ; des clippers américains, construits sur des proportions immenses, et sur le pont desquels s'élèvent des rouffles à contenir un monde ; d'épaisses galiotes hollandaises, toujours fraîches et pimpantes sous leur vernis goudronné, de fins bateaux à vapeur dont les longues guibres ornées s'allongent sur les quais ; des trois-mâts d'un tonnage à rendre jalouses des frégates de premier rang, indiquant leur prochain départ sur des planchettes bariolées, au tableau d'arrière de ces mille navires ; des noms poétiques et charmants incrustés en lettres d'or, des noms empruntés aux pays fabuleux de l'Inde et de la Malaisie, aux rivages brûlants de l'Afrique, aux golfes, aux détroits, aux rivières, aux fleuves de l'Amérique et de l'Océanie, des pavillons de toutes les nations de la terre flottant dans la brume et rompant la grise uniformité de leurs couleurs voyantes ; sur les cales, des montagnes de ballots d'où s'échappent le café, le sucre et le coton, des piles de campêche et d'acajou, toutes les productions coloniales, imprégnant l'air d'émanations étranges : une armée d'ouvriers, pour la plupart coiffés du chapeau noir, et ceints d'un vaste tablier serré à la taille, des wagons glissant sur des chemins de fer, qui entrecroisent leur lacet enchevêtré ; des machines bizarres appropriées aux divers usages, des grues, des chèvres, toute la ménagerie de la mécanique, travaillant sans désespérer, enlevant les ballots, les sacs, les caisses ventruées comblées de marchandises ; au milieu de cette fourmilière, les sifflements de la vapeur, le cliquetis des caboteurs, le grincement des chaînes, ou le vacarme des calfats accrochés aux flancs d'un navire, le roulement sourd des voitures sur les ponts tournants et le fer des chevaux retentissant sur les plaques métalliques, le clapotement de l'eau entre les bâtiments entrechoqués, le sifflement du vent dans cette forêt de mâts et plus loin, le sourd murmure de la marée montante, voilà ce qui se voit et s'entend dans ces bassins où une mer entière est endiguée, voilà l'activité, le mouvement, le bruit, en un mot l'aspect général des docks de Liverpool !

Jules Verne, *Voyage à reculons en Angleterre et en Écosse*, pp. 78–80

## Annexe B

### Premier plan d'ensemble d'un texte sur le *Great Eastern*, transcrit d'après les notes de voyage de Jules Verne

Nous donnons ici notre propre transcription d'une page non numérotée des notes de voyage de Verne prises à bord du *Great Eastern* (Bibliothèque municipale d'Amiens, JV MS 8). Nous respectons l'orthographe de Verne et (aussi précisément que possible) la disposition des éléments sur la page. La barre verticale est de Verne lui-même, qui crée ainsi une nouvelle colonne sur la droite dans laquelle il refait et complète une première liste de chapitres très lacunaire sur la partie gauche de la page. On voit dans ce plan que le texte imaginé doit se construire largement sur les observations et les faits réels du voyage. Néanmoins, de nombreux éléments ici survivront jusqu'à la version définitive du roman. Cette liste est donnée également par Philippe Scheinhardt, qui la discute dans *Jules Verne : génétique et poïétique (1867-1877)*, pp. 288-92.

1 La légende	1° La legende
le Great Eastern	2° L'histoire
le depart	3° le Great Eastern
la vie a bord	4° le depart
	5° Etat major equipage
etat major	6° Cote d'emerlude
navire abandonné	7° La vie a bord
un dimanche	8° quelques types
quelques types	9° navire abandonné
une nuit machines	10 dimanche a bord
reverie à l'avant	11° Avril sur l'Ocean
le coup de vent	12° Entertainment
	13° reverie a l'avant
les coups de poing	14° nuit dans machines
arrivee	15 Coup de vent du 6 april
chapitre à faire	16 beau temps
6 jours in America	17 Coups de poing de la fin
Conclusion.	18 Le dernier diner
	19 7 jours en Amerique
	20 Conclusion

## Annexe C

### Extraits de la correspondance entre Jules Verne et Pierre-Jules Hetzel à propos d'*Une ville flottante*

« Mon cher et bon Hetzel, vous savez que notre retard a été retardé [*sic*] de 8 jours, parce que le *monstre* n'était pas prêt ; mais maintenant, il a le ventre plein, et il va se mettre demain en route. D'ailleurs, notre retour ne sera pas retardé, mais ce sera autant de perdu à New York, et je crains que nous n'ayons pas le temps d'aller aux chutes du Niagara. » (Verne à Hetzel, 22 mars 1867, *Correspondance*, I, p. 54)

« Je crois que mon livre sur le *Great-Eastern* sera plus varié que je ne l'eusse voulu, grâce aux épreuves par lesquelles nous sommes passés depuis quinze jours. [...] Nous sommes comme des sauvages dans notre île flottante. Mais quelle île ! Quel échantillon de l'industrie humaine ! Jamais le génie industriel de l'homme n'a été poussé plus loin. J'espère bien peindre tout cela dans *Une traversée à bord du Great-Eastern*, et apprendre au public des choses qu'il faut savoir. C'est une huitième merveille du monde que ce navire ! » (Verne à Hetzel, 9 avril 1867, *Correspondance*, I, pp. 56–57)

« Mais peut-être pourrais-je placer là [dans la *Revue des Deux Mondes*] mes aventures du *Great-Eastern* que j'aurais grand plaisir à publier, et pour lesquelles j'ai des notes très complètes. » (Verne à Hetzel, 5 février 1869, *Correspondance*, I, p. 97)

« J'ai reçu votre lettre toute entière consacrée au projet très en l'air d'un livre sur le *Great-Eastern*. Je vous remercie de tout ce que vous me dites et vous avez parfaitement raison en tout. Nous causerons de cela dans quelques jours à Paris. » (Verne à Hetzel, 17 février 1869, *Correspondance*, I, p. 98)

« Vous me demandez ce que je fais maintenant. Mais vous le savez bien puisque nous en avons parlé. C'est mon *Great-Eastern*, c'est-à-dire un roman à bord, et présenté d'une façon qui plaira, je l'espère. C'est pour la *Revue des Deux Mondes*. J'ai déjà dix chapitres d'écrits, et ce sera fini dans deux mois environ. » (Verne à Hetzel, 14 juillet 1869, *Correspondance*, I, p. 116)

« Je travaille toujours à mort au *Great-Eastern*, tout en faisant des excursions en mer (et c'est peut-être là que je travaille le plus). » (Verne à Hetzel, 22 juillet 1869, *Correspondance*, I, p. 117)

« J'ai presque fini mon *Great-Eastern*. Entendons-nous, presque fini le premier travail. Il me faut encore six semaines dessus. » (Verne à Hetzel, 5 août 1869, *Correspondance*, I, p. 119)

« Moi, j'irai vous voir dans les premiers jours d'octobre, je vous le promets, et j'espère vous porter le *Great-Eastern*, presque entièrement terminé. Vous voyez que je travaille toujours à mort. » (Verne à Hetzel, septembre 1869, *Correspondance*, I, p. 121)

« À Paris, je vous porterai le volume destiné à la *Revue des 2 mondes*. Cela ne fera pas tout à fait un volume, mais avec une nouvelle que je vous donnerai, nous nous en tirerons. Vous me lirez cela bien, mon cher Hetzel. Il me semble que cela va. Mais je ne sais pas si le dénouement vous plaira. Du reste, on pourra le changer. Enfin, vous verrez. » (Verne à Hetzel, octobre 1869, *Correspondance*, I, p. 125)

« L'affaire avec la *Revue* est tout à fait manquée. Ils n'ont offert que 200F la feuille, prix – disent-ils – qui est de tradition pour les débutants à la *Revue* et que Droz a eu pour commencer. J'ai répondu que je ne pouvais me départir du prix de 400. J'ai tenu bon, eux aussi et... l'affaire est manquée. J'ai remporté le manuscrit. » (Verne à Hetzel, 8 janvier 1870, *Correspondance*, I, p. 127)

« Si, au lieu d'un volume, j'avais fait une simple nouvelle à passer dans un seul numéro [de la *Revue des Deux Mondes*], ils auraient été plus faciles sur la question de prix. Contrairement à ce que vous m'avez demandé, ils se seraient contentés du *simple journal de bord* et me prédisaient un succès dans la revue. Ils m'ont même demandé ce simple journal... J'ai refusé. » (Verne à Hetzel, 13 janvier 1870, *Correspondance*, I, p. 129)

« Attendons votre retour pour la *Ville flottante*. Ce sera tout revu, quand vous reviendrez. » (Verne à Hetzel, 18 [?] janvier 1870, *Correspondance*, I, p. 130)

« Je suis venu passer quelques jours à Paris. Je pars demain. Je reviendrai à la fin du mois afin de passer une quinzaine avec vous. Je vous apporterai complet le 1<sup>er</sup> volume de *Voyages et voyageurs*, et la *Ville flottante*. J'ai encore reçu des demandes des journaux, entre autres de très vives du *Gaulois*. Si la *Ville flottante* n'allait pas au *Magasin*, elle pourrait peut-être aller là. Vous déciderez tout cela. » (Verne à Hetzel, 17 [?] février 1870, *Correspondance*, I, p. 131)

« J'ai les deux manuscrits de la *Ville flottante* et de *Voyages et voyageurs*. Je vous remettrai cela complet à mon arrivée. Parlons d'abord de la *Ville flottante*. Il n'y a pas dix lignes à changer si cela va au *Magasin*, et rien du tout, si cela va ailleurs. Vous l'avez lu avec beaucoup de soin, et vous devez vous en souvenir. Maintenant, mon avis serait que si on peut la donner à un journal, cela vaudrait mieux. » (Verne à Hetzel, 25 [?] février 1870, *Correspondance*, I, p. 132)

Jules Verne

« Je suis enchanté que vous fassiez composer la *Ville flottante*. N'oubliez pas que cela sera suivi de la nouvelle *Les Forceurs de blocus* que vous avez déjà lue. » (Verne à Hetzel, mars 1870, *Correspondance*, I, p. 134)

« Même sans votre lettre, j'allais vous écrire aujourd'hui en vous renvoyant : 1° les épreuves de la *Ville flottante*. 2° Le texte de la nouvelle qui doit suivre dans le livre. 3° Les dernières épreuves de *la Lune (Autour de)*, in-8° – Je n'ai plus besoin que d'une seule épreuve de la *Ville flottante*, je vous renverrai le jour même, la bonne feuille pour les *Débats*. J'ai revu cela avec le plus grand soin, désirant que ce soit aussi bien que possible. » (Verne à Hetzel, 4 mai 1870, *Correspondance*, I, p. 135)

« Il faut, mon cher vieux, que vous soyez à Paris avant la fin du mois pour vous entendre avec le dessinateur des *Villes flottantes* et plus tôt que plus tard – promettez-moi que j'y puis compter. » (Verne à Hetzel, 5 mai 1870, *Correspondance*, I, p. 136)

« Mon cher Hetzel, je vous renvoie aujourd'hui même les épreuves que j'ai reçues ce matin de la *Ville flottante*.

1° une épreuve pour Lahure, avec le bon à tirer ou cliché comme vous voudrez, après corrections (quelques mots par-ci par-là).

2° une épreuve corrigée pour les *Débats* et que vous pouvez envoyer aujourd'hui même. » (Verne à Hetzel, 9 mai 1870, *Correspondance*, I, p. 137)

« Je compte toujours vous voir dans les derniers jours du mois, et m'occuper des dessins de la *Ville flottante*. » (Verne à Hetzel, 14 mai 1870, *Correspondance*, I, p. 138)

« Si j'étais prévenu j'écrirais à Féral. J'ai peur que n'entendant plus parler de l'affaire de la *Ville flottante* il se soit pourvu de besogne ailleurs. Il faudra, cher ami, non pas au point de vue des *Débats* mais à celui de nos volumes à nous, que nous relisions la *Ville flottante*. Il est nécessaire que vos livres puissent se donner de confiance presque à tous les âges et il se peut que la *Ville flottante* et les *Forceurs de blocus* aient à ce point de vue besoin d'être relus. Il ne faut pas pour quelques lignes perdre un public important pour le livre et inquiéter ce public pour le reste. » (Hetzel à Verne, 26 mai 1870, *Correspondance*, I, p. 139)

« Lisez page 5/*Ville flottante* la citation d'un journal anglais, c'est une annonce, ce sera à modifier en tout cas ce petit point. Bref, mon vieux, dans la *V.F.* comme dans les *grands voyages* vous croyez trop que la vérité peut intéresser par elle-même et votre effort étant moindre vous économisez l'intérêt. Ces 2 vol. ne seront pas les meilleurs de votre répertoire. » (Hetzel à Verne, 26 mai 1870, *Correspondance*, I, p. 140)

« Quand commence la *Ville flottante* dans les *Débats* ? » (Verne à Hetzel, 9 juin 1870, *Correspondance*, I, p. 143)

« Il est inutile de m'envoyer les épreuves de la *Ville flottante*. Les *Débats* peuvent publier sans que je revoie leur composition, car je n'ai rien à corriger, et le volume a été revu avec beaucoup de soin. » (Verne à Hetzel, 6 août 1870, *Correspondance*, I, p. 146)

## Liverpool Online Series

### Current titles in the series

1. *Three Old French Narrative Lays : Trot, Lecheor, Nabaret* (edited and translated by Leslie Brook and Glyn Burgess, 1999)
2. *Nineteenth-Century Women Seeking Expression : Translations from the French* (edited by Rosemary Lloyd, 2000)
3. Jacques Autreau, *Le Chevalier Bayard* (performance and published versions, edited by Richard Waller, 2000)
4. Gustave Flaubert, *Mémoires d'un fou/Memoirs of a Madman* (parallel translation and critical edition by Timothy Unwin, 2001)
5. *Piramus et Tisbé* (edited by Penny Eley, 2001)
6. *Narcisus et Dané* (edited and translated by Penny Eley, 2002)
7. Quinault, *L'Amant indiscret* (edited by W.S. Brooks, 2003)
8. Jehan Renart, *Le Lai de l'Ombre* (translation and introduction by Adrian Tudor, text edited by Alan Hindley and Brian J. Levy, 2004)
9. *Doon and Tyolet : Two Old French Narrative Lays* (edited and translated by Leslie Brook and Glyn Burgess, 2005)
10. *Melion and Biclarel : Two Old French Werwolf Lays* (edited and translated by Amanda Hopkins, 2005)
11. Jules Lefèvre-Deumier, *Un poète romantique contre la peine de mort : quatre poèmes* (edited by Loïc Guyon, 2005)
12. La Calprenède, *La Mort de Mitridate* (edited by Guy Snaith, 2007)
13. Alexis Piron, *Le Fâcheux Veuvage* (edited by Derek Connon, 2008)
14. *L'Antidote* (édition critique par Denis Reynaud, 2008)

Items in the series may be freely viewed at the website (see details at the front of this volume). A small number of printed copies of each item are available for sale at £15.00 each. Please send orders to :

Liverpool Online Series  
School of Cultures, Languages and Area Studies (French)  
The University of Liverpool  
Liverpool L69 7ZR  
Telephone : (+44) (0)151 794 2741  
Fax : (+44) (0)151 794 2357