

Deuxième volet

Des Machines verniennes au mécanisme d'écriture

Propositions de travail en Français à partir de l'œuvre de Jules Verne

Qui mieux que Jules Verne pourrait faire se croiser art, histoire, littérature, sciences et techniques afin d'éveiller les curiosités autour du thème des Machines de l'île ? En effet, sa création romanesque reste un jeu permanent avec les références scientifiques de son époque, stimulant autant le lecteur par la science que par l'imagination.

Cela semble un tour de force et il semble, de prime abord, y avoir incompatibilité entre les démarches respectives de la science et de la fiction. C'est sans compter, selon Serge Fauchereau, sur la part nécessaire de l'imagination dans tout projet scientifique :

« Comme si n'était requise en science qu'une intelligence circonspecte se défiant de l'imagination; comme si, en fiction, la réflexion et l'information étaient inutiles. Or, l'imagination permet de projeter dans le plus ou le moins possible, le plus ou le moins vraisemblable avant même le test de l'expérience. »

Serge Fauchereau, *Le Roman de la science ; Voyages Extraordinaires*, ed ; Somogy, mai 2000.

Ainsi, pour lui, sont comparables Darwin et Jules Verne : l'un veut nous faire remonter à notre arbre quand le second rêve de nous projeter sur la lune....

« On ne part à la découverte que si on rêve d'avance à ce qu'on trouvera peut-être. Lidenbrock vers le centre de la Terre, Cousteau dans les profondeurs de l'océan pour découvrir des choses et des bêtes inconnues (...) sur lesquelles on procédera à des expériences proprement scientifiques, mais aussi pour alimenter d'autres spéculations, de nouveaux rêves de possibles. Il est dans la nature de l'homme de rêver. »

Serge Fauchereau, *ibid.*

La capacité du texte vernien à faire rêver et à mettre en scène est ce que l'on a pu appeler une « féerie scientifique ». En effet, selon Michel Grodent², Jules Verne nous place à la croisée des discours scientifiques et littéraires, faisant apparaître une dimension inattendue de la science, proche de la foi ou du rêve. Or, l'art du roman trouve son compte dans ce mélange des genres. Ainsi, le charme du récit vient de son caractère hybride, entre volonté de transmettre un savoir et jeu intertextuel, à la poursuite d'un rêve et d'une aventure.

² Michel Grodent, *L'étrange figure du savant : Voyage au centre du « merveilleux scientifique »*, in *Spécial Jules Verne, Espace de Libertés*, mensuel n°329, mars 2005

Propositions pédagogiques en Français

• **Travail de l'image** : le cartonnage d'Hetzel – présenté en regard du texte du chapitre 5 – les illustrations de Bennett et l'affiche des Machines de l'île.

• **Groupement de textes : Train et littérature**

Au fil de la lecture de l'ouvrage critique que Tadié compose sur Jules Verne, on peut glaner des idées de groupements de textes. Ainsi, voici ce qu'il propose sur l'imaginaire ferroviaire :

« La grande époque de l'imaginaire ferroviaire sera cependant plus tardive, postérieure à Verne, Zola et Mirbeau. C'est d'abord *La Prose du Transsibérien* de Blaise Cendrars. Dans les années 20 et 30, après *Wagon-lit* de Kessel, qui décrit les voitures immobilisées de la Russie Blanche, c'est Maurice Dekobra (*La Madone des sleepings*), Graham Greene (*Stamboul train*) et surtout Agatha Christie (*Le train bleu*, *Le Crime de l'Orient-Express*). »

Jean-Yves Tadié, *Train*, ibid., Gallimard, 2005).

• **Travail d'écriture : Casser le jouet**

« Il y a pourtant un désir étonnant, extraordinaire, qui remonte à la petite enfance, celui de casser ses jouets. Ces superbes machines que Jules Verne a inventées plus qu'aucun romancier avant lui, il les détruit toutes, pas une ne survit à la fin de ses romans. » (Jean-Yves Tadié)

A partir de ce constat, faire écrire aux élèves la fin de l'éléphant mécanique : comment sera-t-il détruit ?

« A cet instant, l'extrémité sud du défilé apparut. Le Géant d'Acier fit un suprême effort. Une dernière fois, la carabine de Fox se fit entendre. Un dernier Indou roula à terre.

Mais les Indous s'aperçurent presque aussitôt que le feu avait cessé, et ils se lancèrent à l'assaut de l'éléphant, dont ils n'étaient plus qu'à cinquante pas.

« A terre ! A terre ! » cria Banks.

Oui ! En l'état des choses, mieux valait abandonner le Géant d'Acier, et courir vers le poste qui n'était plus éloigné.

Le colonel Munro, emportant sa femme dans ses bras, prit pied sur la route.

Le capitaine Hod, Maucler, le sergent et les autres avaient immédiatement sauté à terre. Seul, Banks était resté dans la tourelle.

« Et ce gueux ! s'écria le capitaine Hod, en montrant Nana Sahib, attaché au cou de l'éléphant.

- Laisse-moi faire, mon capitaine ! » répondit Banks d'un ton singulier.

Puis, donnant un dernier tour au régulateur, il descendit à son tour.

Tous s'enfuirent alors, le poignard à la main, prêts à vendre chèrement leur vie.

Cependant, sous la poussée de la vapeur, le Géant d'Acier, bien qu'abandonné à lui-même, continuait à remonter la rampe ; mais n'étant plus dirigé, il vint buter contre le talus gauche du chemin, comme un bélier qui veut faire tête, et, s'arrêtant brusquement, il barra presque entièrement la route.

Banks et les siens en étaient déjà à une trentaine de pas, lorsque les Indous se jetèrent en masse sur le Géant d'Acier, afin de délivrer Nana Sahib.

Soudain, un fracas épouvantable, égal aux plus violents coups de tonnerre, secoua les couches d'air avec une indescriptible violence.

Banks, avant de quitter la tourelle, avait lourdement chargé les soupapes de l'appareil. La vapeur atteignit donc une tension extrême, et, lorsque le Géant d'Acier buta contre la paroi de roc, cette vapeur, ne trouvant plus d'issue par les cylindres, fit éclater la chaudière, dont les débris se dispersèrent en toutes directions.

« Pauvre Géant ! s'écria le capitaine Hod, mort pour nous sauver ! »

La Maison à vapeur, chapitre XIII, « Géant d'Acier ! ».

• Prolongements sur la science-fiction : les savants fous

Voici le condensé d'une partie de l'article de Serge Fauchereau , *Le Roman de la science ; Voyages Extraordinaires*. Cet extrait permet de mettre en lien un certain nombre de textes et de proposer un groupement sur le genre de la science fiction. On peut ainsi, au fil de son article, mettre en relation des auteurs comme HG Wells (*La Machine à explorer le temps, La guerre des mondes*), Villiers de l'Isle-Adam et Ray Bradbury (*Fahrenheit 451* avec l'adaptation cinématographique de François Truffaut), ou encore Richard Matheson (*Je suis une légende*), H.P. Lovecraft et Enki Bilal...

« En tant que genre, même la science-fiction a ses classiques mais aussi des marges si anciennes et si vastes qu'il est impossible des les évoquer simplement. Son origine remonte aux plus vieilles utopies, aux plus vieilles satires. De *l'Atlantide* de Platon au *Micromégas* de Voltaire, cette double volonté satirique et utopique est présente chez la plupart des auteurs littéraires qui se sont emparés du genre. Dans un premier temps, à l'époque moderne, cela a surtout été l'apanage des anglo-saxons (HG Wells, Jack London, Aldous Huxley) et des slaves (Alexei Remizov, Mikhaïl Boulgakov, Vladimir Maïakovski). *Vous autres* d'Eugène Zamiatine puis *1984* de George Orwell ont définitivement fixé le mythe du despotisme au futur. Dans les autres littératures, on s'est plu à flirter avec le genre : André Maurois, Jorge Luis Borges, Italo Calvino, Dino Buzzati... Ce n'est que dans une période plus récente qu'un petit nombre d'auteurs, chacun à sa façon, a voulu créer une forme littéraire intimement liée dans son écriture et son développement non linéaire à une thématique de science-fiction (William Burroughs, *La Machine molle, Nova express* ; Thomas Pynchon, *V* ; Claude Ollier, *La vie sur Epsilon*, J.R.R Tolkien, *Le Seigneur des anneaux* ; Franck Herbert, *Dune* ; Ridley Scott, *Blade Runner*). On y retrouve le mélange des genres : ainsi certains scientifiques choisissent le biais de la fiction pour s'exprimer : par exemple, le pléthorique Américain Isaac Asimov, l'Anglais Arthur C. Clarke, auteur de *2001 : L'Odyssée de l'espace*, ou le Polonais Stanislas Lem, auteur de *Solaris*.

Quant à Jules Verne, ce qui a pu fasciner non seulement son époque, mais les futurs auteurs et amateurs de science-fiction c'est l'humanité supérieure, volontaire et finalement inquiétante de ses personnages, comme Némou ou Robur. Ces savants-là ne sont pas rares chez Jules Verne. Robur règne dans les airs comme Nemo sous l'eau et Lidenbrock sous terre. Ces inventeurs ombrageux, ces voyageurs hardis, avec leur savoir exceptionnel et leurs expériences risquées sont seulement précédés par le docteur Frankenstein du roman de Mary Shelley. Pour nous, ils sont surtout les prédécesseurs de savants plus ou moins effrayants : docteur Moreau, docteur Jekyll, docteur Lerne, docteur Cyclops, docteur Fu-Manchu, les biologistes trop curieux de Capek et de Boulgakov, les érudits délirants de Lovecraft, tous Big Brother en puissance.

Ce type de personnage est symptomatique. Depuis le XIX^e siècle, l'espoir en la science se double d'une terreur à son endroit. »

• Une autre machine extraordinaire : Le capitaine Nemo aux prises avec un poulpe géant

(texte d'appui : Jules Verne, *Vingt mille lieues sous les mers*, extrait du ch.18)

-> Voir extrait de texte en Annexe

Des machines verniennes...

• Jules Verne et la science

Pour beaucoup, Jules Verne est un vulgarisateur. Qu'est-ce à dire ?

Dès 1830 le journal *Le Globe* publie le compte-rendu des travaux de l'Académie de Sciences sous le nom de « feuillets scientifiques », une rubrique inspirée des chroniques dramatiques ou littéraires apparues au tout début du siècle. Cette forme se généralise à toute la presse. Le but de ces nouveaux journalistes spécialisés : « rendre accessible la science aux gens du monde et du peuple ». Cette médiation qu'est la vulgarisation présuppose deux choses : d'une part, un large public disposé à recevoir les rudiments de la connaissance scientifique – comme l'est celui des Expositions Universelles –, et d'autre part la conviction de l'utilité sociale d'une telle vulgarisation.

Dans le climat favorable à l'instruction populaire du milieu du siècle, s'appuyant sur une presse et une édition en pleine expansion, quelques hommes vont donc s'employer à faire triompher cette idée : vulgariser la Science. Un nombre croissant d'éditeurs répondent à l'appel de ce qui devient une mode : dès lors, des spécialistes de la diffusion du savoir, des journalistes et des écrivains s'attachent à promouvoir ce que le journal *La Science* appelle « une branche spéciale et nouvelle de la littérature moderne ».

A ce mouvement de vulgarisation scientifique répond notamment le programme idéologique d'un éditeur : Pierre-Jules Hetzel. En 1863, avec *Cinq semaines en ballon*, ce dernier trouve – en Jules Verne – l'auteur capable de développer ses propres plans éducatifs et d'introduire la science en littérature.

« Son but est, en effet, de résumer toutes les connaissances géographiques, géologiques, physiques, astronomiques, amassées par la science moderne, et de refaire, sous la forme attrayante et pittoresque qui lui est propre, l'histoire de l'univers. »

P.J. Hetzel, « Avertissement de l'éditeur » aux *Voyages et aventures du Capitaine Hatteras*.

A partir de 1865, les romans de Verne formèrent la série des *Voyages Extraordinaires* avec toujours ce même objectif de vulgarisation de la science.

Or, Verne n'était pas un scientifique, mais un juriste de formation. Il est évident, cependant, que Verne tenait à fournir une information de qualité à ses lecteurs et cherchait, jusque dans ses traits d'invention, à se tenir aux règles de clarté de la vulgarisation scientifique.

« Quand j'invente un phénomène scientifique, j'essaie toujours de rendre les choses aussi vraies et simples que possible. »

Cité par Jean-Yves Tadié, « Science », *Regarde de tous tes yeux, regarde !*, Gallimard, 2005.

Aussi, ses connaissances scientifiques étaient basées sur les lectures de revues, livres et encyclopédies qu'il fit tout au long de sa vie. On rapporte qu'il a eu jusqu'à vingt mille fiches sous la main pour rédiger.

« Je m'abonne à plus de vingt journaux et je lis assidûment chaque revue scientifique. »

Jules Verne, Entretien avec Marie Belloc, 1895.

Ainsi, Jules Verne s'appuie toujours sur « les bases les plus sérieuses » : il entretient des correspondances et rencontre journalistes, explorateurs et scientifiques. Ainsi, il emploie l'ingénieur Albert Badoureau lors de la rédaction de *Sans dessus dessous*. L'écrivain n'était donc pas un prophète, comme on a bien voulu le dire, le merveilleux inventeur du sous-marin ou du scaphandre autonome.

Non, il s'en défend. Il est bien plutôt « un éveillé de curiosité pour ses lecteurs »¹. Selon ses propres dires, il s'est contenté d'introduire dans ses romans des inventions récentes qui allaient bientôt faire partie de la réalité quotidienne. Ainsi, pour les deux exemples pris plus haut, des brevets existaient déjà pour ces inventions modernes au moment de la publication de *Vingt mille lieues sous les mers*. En 1800, l'ingénieur américain Fulton avait essayé de convaincre Napoléon de lui acheter son sous-marin, baptisé ... Nautilus ! Et quand il se réfère à ces inventions modernes, Verne donne toujours le nom de l'auteur : Rouquayrol-Denayrouse pour le scaphandre de *Vingt mille lieues sous les mers*.

D'où lui vient alors cette réputation tenace ? Jésus Navarro avance un début d'explication :

« L'action des romans de Verne est presque toujours, à quelques années près, contemporaine du moment de la rédaction et donc de la première publication. Verne mélangeait ainsi fiction et réalité, en laissant parfois le doute chez ses lecteurs... De la sorte, l'écrivain pouvait ainsi affirmer sa conviction que si les inventions qu'il décrivait n'étaient pas encore une réalité, elles allaient le devenir dans l'immédiat, laissant de côté quelques détails techniques.

De ce point de vue, les romans de Verne contiennent un précieux inventaire à l'aide duquel on pourrait refaire l'histoire de la technologie de la seconde moitié du XIX^e siècle. »

Jésus Navarro, « *Un véritable inventaire technologique : le goût de la science* », ibid., 2005.

Mais pour en venir aux Machines de l'île, précisons que dans le domaine scientifique, une des parties de la science qui intéresse Verne est celle qui, par ses applications et réalisations pratiques, peut permettre de mieux exploiter les ressources naturelles, de modifier la nature au bénéfice de l'humanité. Une science proche, donc, des principes saint-simoniens que Jean Chesneaux prête à Jules Verne. En effet, selon Jean Chesneaux, certaines maximes saint-simoniennes forment de saisissants raccourcis de l'œuvre vernienne :

« Substituer à l'exploitation de l'homme par l'homme, l'exploitation du globe par l'humanité. » Enfantin, disciple de Saint-Simon.

Or, pour Jules Verne, cette domination progressive de l'homme passe par la médiation du voyage de découverte et de l'invention scientifique. Or, quel meilleur moyen que l'invention d'une machine extraordinaire pour allier voyage et sciences techniques...

• **Une machine extraordinaire : La Maison à vapeur.**

(texte d'appui : Jules Verne, *La Maison à vapeur, voyage à travers l'Inde septentrionale*, extrait du ch.5)

-> Voir extrait de texte en Annexe 1

La machine est donc un des grands thèmes verniens. Par ailleurs, cette machine extraordinaire qu'est l'éléphant mécanique de *La Maison à vapeur* répond à d'autres critères proprement verniens : c'est un train.

Or comme le remarque Jean-Paul Dekiss, les machines que Jules Verne invente, ou qu'il emprunte à son époque, sont presque toutes des moyens de transport ou de communication. Son rôle d'écrivain consiste alors à leur attribuer des qualités qu'elles n'ont pas encore ou bien à en proposer des utilisations qui vont au-delà de celles en cours.

L'éléphant mécanique de la Maison à vapeur n'est donc pas un cas à part, car même si Verne préfère les navires, il revient périodiquement au train : pensons au train lunaire de La Terre à la Lune, ou encore aux aventures de Philéas Fogg en Amérique du Nord passant, à toute vapeur, un pont sur le point de s'écrouler.

La vapeur, justement. Elle est au centre du roman que nous avons choisi, puisqu'elle y apparaît même dès le titre : La Maison à vapeur. De nouveau, Jules Verne utilise une invention moderne

¹ Jésus Navarro, « Un véritable inventaire technologique : le goût de la science », in *Spécial Jules Verne, Espace de Libertés*, mensuel n°329, mars 2005.

bien réelle et y ajoute une dose de féerie. Ainsi, la machine à vapeur est utilisée dès 1803 aux Etats-Unis pour circuler sur les fleuves et Jules Verne lui-même utilise un des premiers pyroscaphes sur la Loire pour se rendre à Orléans et gagner Paris en 1848. L'utilisation de la vapeur comme source d'énergie conduit les savants à élaborer une discipline nouvelle, la thermodynamique. L'emploi de la vapeur dans les transports permet d'aller plus vite et plus loin sur les mers et sur les continents (machine à vapeur, dynamo...). Mais pour le plus grand nombre, ces avancées du progrès relèvent encore du mystère et les romans de Jules Verne qui les mettent en scène émerveillent d'autant plus que ce dernier imagine ici un train capable de se passer de rails et de circuler librement.

En effet, avec Jules Verne, l'imaginaire reste une priorité et prolonge, dans les domaines du possible, les progrès techniques qui, à l'époque, semblent sans borne.

Mais si Jules Verne a pu crier, parfois, sa croyance au progrès scientifique, ce bel optimisme n'a pas toujours été de mise. Vers la fin du siècle, on peut même dire que tout s'inverse et que Jules Verne, comme d'autres écrivains commencent à s'interroger sur les dangers, non de la science elle-même, mais de ses applications. Il n'est pas anodin que le premier aéronef de Robur s'appelle l'Albatros, le second, l'Épouvante. Ainsi, l'ingénieur Robur lui-même déclare :

« La science ne doit pas devancer les mœurs. Je pars donc et j'emporte mon secret avec moi. »

D'où, selon Jean-Yves Tadié², les dénouements tragiques, la fin des îles merveilleuses, l'explosion des machines, l'inversion du progrès, la mort entrevue de la planète :

« Si on les laissait faire, ils combleraient les mers avec les montagnes et notre globe ne serait qu'une boule lisse et polie comme un œuf d'autruche. »

Jules Verne, *L'Invasion de la mer*.

... aux mécanismes d'une écriture.

• De la science à la fiction

Jules Verne participa bien du mouvement de vulgarisation de la science propre à son époque, cela est incontestable. Mais faut-il pour autant considérer prioritairement le « pionnier du roman scientifique » – à l'instar d'Eugène Gilbert – ou bien au contraire mettre en avant le romancier de voyages.

De nombreux critiques se rejoignent sur ce point : Jules Verne est un « romancier avant tout »³ ; et s'il cherche à écrire pour instruire et éduquer, il cherche premièrement à écrire de bonnes histoires pour distraire. C'est là même la spécificité de Jules Verne : il mêle inextricablement discours narratif et discours scientifique.

« L'aspect vulgarisateur de Verne est encore valable au XXI^e siècle, non pas pour les connaissances en soi, qui souvent se réfèrent à de vieilles théories périmées ou contiennent des erreurs, mais pour cette façon particulière de capter l'attention des lecteurs. »

Jésus Navarro, « Un véritable inventaire technologique : le goût de la science », *ibid.*, 2005.

Jean-Yves Tadié reconnaît en effet ce même talent à Jules Verne : une capacité à faire passer une masse de connaissances encyclopédiques en les intégrant à un récit de découverte, à une description, ou encore au détour d'un dialogue. Mais ce n'est pas cette exhaustivité ni les précisions chiffrées qui font, aujourd'hui encore, le succès de Jules Verne. Aujourd'hui, seule reste la part littéraire...

² Jean-Yves Tadié, « Science », *Regarde de tous tes yeux, regarde !*, Gallimard, 2005

³ Jean-Yves Tadié, *ibid.*

« Hélas ! les données scientifiques les plus exactes se périment, et de l'Encyclopédie de Diderot et d'Alembert elle-même, c'est la part littéraire qui nous intéresse encore. Le reste relève de l'histoire des idées. »

Jean-Yves Tadié, « Encyclopédie », *ibid.*, Gallimard, 2005.

C'est à cette conclusion que parvient, aussi, Jean-Paul Dekiss. Aussi nous focaliserons-nous, à présent, sur cette fameuse « part littéraire » du texte vernien, en prenant toujours appui sur le chapitre 5 de *La Maison à vapeur*.

« S'il est encore un intérêt à découvrir Jules Verne, par delà le simple plaisir de parcourir avec lui la planète, il est bien dans sa vision scientifique du monde. La science de Jules Verne ne se limite pas aux machines ni aux sciences physiques, chimiques, biologiques, elle englobe aussi la totalité des sciences de l'homme qui naissent avec son temps. La science de Jules Verne est dans la méthode, la documentation, la réflexion, l'imagination. C'est une science qui est aussi science de la littérature. »

Jean-Paul Dekiss, *Jules Verne, un humain planétaire*, ed. Textuel, Collection Passion, mars 2005.

• Du discours scientifique au discours narratif

Les composantes du récit

Les composantes, bien connues, du récit vernien se retrouvent dans l'extrait que nous avons choisi d'étudier :

- une région lointaine et inaccessible : l'itinéraire de l'éléphant mécanique passe par l'Inde (« La grande route de Calcutta à Chandernagor », « les premières rampes du Thibet ») ;
- un moyen de transport étrange où l'on sent toute l'imagination de l'inventeur : l'éléphant à vapeur ;
- de nombreux personnages d'ingénieurs qui transforment des rêves en inventions techniquement justifiées : Banks dans *La Maison à vapeur*.

Le roman fait donc dialoguer l'ingénieur et le voyageur, puisque, la collection s'y engage, le voyage doit être « extraordinaire » : d'où les études du récit au passé et des types de discours (narratif et explicatif).

La description

La description fait, non seulement, partie intégrante du projet de Jules Verne, mais encore, elle en constitue le cœur même. Elle est en effet à chaque fois l'occasion d'un regard sur le monde, sur une terre nouvelle. Jules Verne permettait ainsi à ses lecteurs de connaître des endroits rarement décrits, à l'époque, si ce n'est dans la presse spécialisée (comme la revue *Le Tour du Monde*). Ici aussi, le voyage devient extraordinaire puisque qu'au récit de voyage proprement dit se trouvent adjoints le plaisir de l'aventure imaginaire et le suspense ménagé par la construction dramatique.

Voyage et narration

Et, en effet, tous les romans de Jules Verne, ou presque, racontent un voyage et empruntent la forme du récit de voyage. Ainsi, parfois, narration et voyage se fondent en une seule et même chose : le texte ne faisant autre chose que décrire un itinéraire, le suivre sur la carte, en donner les étapes. Voilà un moyen commode d'appréhender la chronologie du récit.

« La fiction complète la science, ou se glisse dans ses trous, remplit ses blancs, qui sont souvent ceux de la carte. »

Jean-Yves Tadié, « Voyage et narration », *ibid.*, Gallimard, 2005.

« **Ce n'est pas la machine qui est extraordinaire, c'est le voyage.** »

Jean-Yves Tadié, « Machines », *ibid.*, Gallimard, 2005.

Vingt mille lieues sous les mers

Roman de Jules Verne



Je regardai Conseil. Ned Land se précipita vers la vitre.

« L'épouvantable bête », s'écria-t-il.

Je regardai à mon tour, et je ne pus réprimer un mouvement de répulsion. Devant mes yeux s'agitait un monstre horrible, digne de figurer dans les légendes tératologiques.

C'était un calmar, de dimensions colossales, ayant huit mètres de longueur. Il marchait à reculons avec une extrême vélocité dans la direction du Nautilus. Il regardait de ses énormes yeux fixes à teintes glauques. Ses huit bras, ou plutôt ses huit pieds, implantés sur sa tête, qui ont valu à ces animaux le nom de céphalopodes, avaient un développement double de son corps et se tordaient comme la chevelure des furies. On voyait distinctement les deux cent cinquante ventouses disposées sur la face interne des tentacules sous forme de capsules semi-sphériques. Parfois ces ventouses s'appliquaient sur la vitre du salon en y faisant le vide. La bouche de ce monstre — un bec de corne fait comme le bec d'un perroquet — s'ouvrait et se refermait verticalement. Sa langue, substance cornée, armée elle-même de plusieurs rangées de dents aiguës, sortait en frémissant de cette véritable cisaille. Quelle fantaisie de la nature ! Un bec d'oiseau à un mollusque ! Son corps, fusiforme et renflé dans sa partie moyenne, formait une masse charnue qui devait peser vingt à vingt-cinq mille kilogrammes. Sa couleur inconstante, changeant avec une extrême rapidité suivant l'irritation de l'animal, passait successivement du gris livide au brun rougeâtre.

— D'ailleurs, riposta Ned, si ce n'est pas celui-ci, c'est peut-être un de ceux-là ! »

En effet, d'autres poulpes apparaissaient à la vitre de tribord. J'en comptai sept. Ils faisaient cortège au Nautilus, et j'entendis les grincements de leur bec sur la coque de tôle. Nous étions servis à souhait.

Je continuai mon travail. Ces monstres se maintenaient dans nos eaux avec une telle précision qu'ils semblaient immobiles, et j'aurais pu les décalquer en raccourci sur la vitre. D'ailleurs, nous marchions sous une allure modérée.

Tout à coup le Nautilus s'arrêta. Un choc le fit tressaillir dans toute sa membrure.

« Est-ce que nous avons touché ? demandai-je.

— En tout cas, répondit le Canadien, nous serions déjà dégagés, car nous flottons. »

Le Nautilus flottait sans doute, mais il ne marchait plus. Les branches de son hélice ne battaient pas les flots. Une minute se passa. Le capitaine Nemo, suivi de son second, entra dans le salon.

Je ne l'avais pas vu depuis quelque temps. Il me parut sombre. Sans nous parler, sans nous voir peut-être, il alla au panneau, regarda les poulpes et dit quelques mots à son second.

Celui-ci sortit. Bientôt les panneaux se refermèrent. Le plafond s'illumina.

J'allai vers le capitaine.

« Une curieuse collection de poulpes, lui dis-je, du ton dégagé que prendrait un amateur devant le cristal d'un aquarium.

— En effet, monsieur le naturaliste, me répondit-il, et nous allons les combattre corps à corps. »

Je regardai le capitaine. Je croyais n'avoir pas bien entendu.

« Corps à corps ? répétai-je.

— Oui, monsieur. L'hélice est arrêtée. Je pense que les mandibules cornées de l'un de ces calmars se sont engagées dans ses branches. Ce qui nous empêche de marcher.

— Et qu'allez-vous faire ?

— Remonter à la surface et massacrer toute cette vermine.

— Entreprise difficile.

— En effet. Les balles électriques sont impuissantes contre ces chairs molles où elles ne trouvent pas assez de résistance pour éclater. Mais nous les attaquerons à la hache.

— Et au harpon, monsieur, dit le Canadien, si vous ne refusez pas mon aide.

— Je l'accepte, maître Land.

— Nous vous accompagnerons », dis-je, et, suivant le capitaine Nemo, nous nous dirigeâmes vers l'escalier central.

Là, une dizaine d'hommes, armés de haches d'abordage, se tenaient prêts à l'attaque. Conseil et moi, nous prîmes deux haches. Ned Land saisit un harpon.

Le Nautilus était alors revenu à la surface des flots. Un des marins, placé sur les derniers échelons, dévissait les boulons du panneau. Mais les écrous étaient à peine dégagés, que le panneau se releva avec une violence extrême, évidemment tiré par la ventouse d'un bras de poulpe.

Aussitôt un de ces longs bras se glissa comme un serpent par l'ouverture, et vingt autres s'agitèrent au-dessus. D'un coup de hache, le capitaine Nemo coupa ce formidable tentacule, qui glissa sur les échelons en se tordant.

Au moment où nous nous pressions les uns sur les autres pour atteindre la plate-forme, deux autres bras, cinglant l'air, s'abattirent sur le marin placé devant le capitaine Nemo et l'enlevèrent avec une violence irrésistible.

Le capitaine Nemo poussa un cri et s'élança au-dehors. Nous nous étions précipités à sa suite.

Quelle scène ! Le malheureux, saisi par le tentacule et collé à ses ventouses, était balancé dans l'air au caprice de cette énorme trompe. Il râlait, il étouffait, il criait : A moi ! à moi ! Ces mots, prononcés en français, me causèrent une profonde stupeur ! J'avais donc un compatriote à bord, plusieurs, peut-être ! Cet appel déchirant, je l'entendrai toute ma vie !

L'infortuné était perdu. Qui pouvait l'arracher à cette puissante étreinte ? Cependant le capitaine Nemo s'était précipité sur le poulpe, et, d'un coup de hache, il lui avait encore abattu un bras. Son second luttait avec rage contre d'autres monstres qui rampaient sur les flancs du Nautilus. L'équipage se battait à coups de hache. Le Canadien, Conseil et moi, nous enfoncions nos armes dans ces masses charnues. Une violente odeur de musc pénétrait l'atmosphère. C'était horrible.

Un instant, je crus que le malheureux, enlacé par le poulpe, serait arraché à sa puissante succion. Sept bras sur huit avaient été coupés. Un seul, brandissant la victime comme une plume, se tordait dans l'air. Mais au moment où le capitaine Nemo et son second se précipitaient sur lui, l'animal lança une colonne d'un liquide noirâtre, sécrété par une bourse située dans son abdomen. Nous en fûmes aveuglés. Quand ce nuage se fut dissipé, le calmar avait disparu, et avec lui mon infortuné compatriote !

Quelle rage nous poussa alors contre ces monstres ! On ne se possédait plus. Dix ou douze poulpes avaient envahi la plate-forme et les flancs du Nautilus. Nous roulions pêle-mêle au milieu de ces tronçons de serpents qui tressautaient sur la plate-forme dans des flots de sang et d'encre noire. Il semblait que ces visqueux tentacules renaissent comme les têtes de l'hydre. Le harpon de Ned Land, à chaque coup, se plongeait dans les yeux glauques des calmars et les crevait. Mais mon audacieux compagnon fut soudain renversé par les tentacules d'un monstre qu'il n'avait pu éviter.

Ah ! comment mon cœur ne s'est-il pas brisé d'émotion et d'horreur ! Le formidable bec du calmar s'était ouvert sur Ned Land. Ce malheureux allait être coupé en deux. Je me précipitai à son secours. Mais le capitaine Nemo m'avait devancé. Sa hache disparut entre les deux énormes mandibules, et miraculeusement sauvé, le Canadien, se relevant, plongea son harpon tout entier jusqu'au triple cœur du poulpe.

« Je me devais cette revanche ! » dit le capitaine Nemo au Canadien.

Ned s'inclina sans lui répondre.

Ce combat avait duré un quart d'heure. Les monstres vaincus, mutilés, frappés à mort, nous laissèrent enfin la place et disparurent sous les flots.

Le capitaine Nemo, rouge de sang, immobile près du fanal, regardait la mer qui avait englouti l'un de ses compagnons, et de grosses larmes coulaient de ses yeux. »

Jules Verne, *Vingt Mille Lieues sous les mers*, deuxième partie , chapitre XVIII : Les poulpes

La Maison à vapeur, voyage à travers l'Inde septentrionale

Roman de Jules Verne, 1879-1880

Résumé extrait du Dictionnaire des voyages extraordinaires, Claude Lengrand, Encre, 1998, MJV A 3022 c1

En 1867, le gouvernement anglais s'émeut de la réapparition de Nana Sahib, le féroce nabab responsable des massacres de Cawnpore durant l'insurrection des cipayes dix ans auparavant. Cette nouvelle ravive la douleur du colonel Munro, dont l'épouse fut tuée précisément dans cette ville, et la haine qu'il éprouve pour Nana Sahib le pousse à le rechercher sans répit.

L'ingénieur Banks, un ami du colonel, rachète aux héritiers d'un rajah excentrique l'insolite train routier qu'il avait construit pour le compte de ce dernier : une locomotive, dissimulée dans un énorme éléphant d'acier, tire deux wagons en forme de pagodes. C'est dans cette confortable maison à vapeur que va s'accomplir un voyage de plus de trois mille kilomètres : de Calcutta jusqu'aux pentes de l'Himalaya, puis, ensuite, descente vers Bombay, à l'autre extrémité de la péninsule.

Maucler, un jeune voyageur français, narre ses impressions de route et les incidents qui surviennent durant cette très longue excursion : incendie de forêt, chasses aux tigres mouvementées du capitaine Hod, attaque du train par un troupeau d'éléphants furieux...

Pendant ce temps, Nana Sahib fomenté une nouvelle rébellion qui doit lui donner le pouvoir suprême, et tente d'attirer le colonel Munro dans un piège. Mais qui est donc cette pauvre démente, qui vague la nuit à la lueur d'une torche, et que les indigènes superstitieux appellent « La Flamme errante » ?

Un traître parvient à faire capturer Munro. Livré à Nana Sahib, lié à la bouche d'un canon, l'officier se voit condamné au même supplice que les Anglais infligeaient aux insurgés de 1857. Durant la nuit qui précède l'exécution, il voit surgir « La Flamme errante » et, bouleversé, reconnaît Laurence, sa femme ; celle-ci a échappé au massacre de Cawnpore, mais sa raison n'a pu résister aux événements qu'elle a vécus. Délivré par son ordonnance Goûmi, Munro s'évade avec son épouse ; en cours de route, les fugitifs rencontrent Nana Sahib et le font prisonnier.

Ils rejoignent les autres membres de l'expédition réfugiés sur la locomotive et s'efforcent d'atteindre un fort anglais proche. Pour arrêter les rebelles qui les poursuivent, Banks fera exploser le « Géant d'acier », tuant du même coup le prince félon. Tous, sains et saufs, gagneront Bombay et Laurence, objet de soins attentifs, finira par reconnaître son mari et retrouvera son identité.

Personnages principaux

Banks

Britannique. 45 ans. Ingénieur.

Aucune description physique. C'est un « ... esprit actif et fécond, incessamment en quête de quelque invention nouvelle ». Caractère prudent, avisé et pragmatique. Sait faire preuve de courage et de sang-froid.

Banks vient de terminer un important chantier ferroviaire et compte s'offrir quelques mois de repos en parcourant l'Inde avec le Français Maucler. Ce voyage va prendre une tournure inattendue pour la raison suivante : l'ingénieur avait fait construire, à l'intention du rajah de Bhoutan, un train routier tiré par une locomotive en forme d'éléphant. Le potentat mourut sans avoir pu profiter de cette maison à vapeur et ses héritiers décidèrent de se débarrasser de l'encombrante machine. Avec l'accord de son vieil ami le colonel Munro, l'ingénieur rachète à vil

prix le véhicule, et c'est à son bord qu'il va accomplir l'itinéraire prévu. Evidemment, il connaîtra les mêmes aventures dramatiques que l'officier. A la fin du récit, Banks aura l'idée de forcer la vapeur afin de faire exploser la locomotive, stoppant ainsi la poursuite des hommes de Nana-Sahib en expédiant du même coup le nabab ad patres.

Fox

Britannique. Age non précisé. Ordonnance du capitaine Hod.

Pas de description physique. Garçon gai et communicatif, parfois distrait.

Il accompagne son officier qui voyage à bord de la maison à vapeur du colonel Munro. Aussi enragé chasseur que son maître : « Sa finesse le rendait digne du nom qu'il portait ! Fox : Renard ! mais un renard qui en était à son trente-septième tigre – trois de moins que son capitaine ». En se trompant de munitions dans le chargement des armes de Hod, Fox lui fera rater une belle pièce ; par contre, cette même distraction sauvera la vie de l'officier qui abattra un tigre avec ce qu'il croyait être une cartouche à petits plombs.

Goûmi

Indien. 35 ans. Ordonnance du colonel Munro.

Petit, mais bien découplé, leste et agile, c'est «...vrai clown hindou... » Courage, fidélité, dévouement à toute épreuve constituent ses principales qualités morales.

Il appartient à la caste des Gurkhas et a servi dans la brigade des « rifles », sous les ordres du colonel Munro. Lorsque l'officier quitte l'armée, Goûmi le suit dans sa retraite, puis l'accompagne dans son voyage à travers l'Inde. Pour sauver son maître fait prisonnier par Nana-Sahib, il s'introduit, comme un véritable contorsionniste, dans l'âme d'un énorme canon et y reste dissimulé. Le colonel étant attaché par la suite à la bouche de l'engin, ce sera un jeu pour l'astucieux serviteur que de trancher les liens du captif.

Hod

Britannique. 30 ans. Officier

On le remarque facilement à cause de ses cheveux et de sa barbe blonds rougeâtres. Voix sonore. C'est un enthousiaste, très impulsif et démonstratif, avec un sens de l'humour assez particulier. Courageux, voire téméraire.

Le capitaine Hod, grand ami du colonel Munro, a lui aussi participé à la répression de la révolte des cipayes. C'est un personnage très « indianisé », en effet « ... l'Inde lui semblait être le pays par excellence, la terre promise, la seule contrée où un homme pût et dût vivre ». Chasseur émérite, il a déjà tué quarante tigres au début du récit, - et en totalisera quarante-neuf à la fin ! Hod, qui participe au voyage à bord de la maison à vapeur, va connaître quelques mésaventures dans la jungle, justement à cause de cette passion cynégétique. Lorsque les sbires de Nana Sahib tenteront de rejoindre le train routier, ce fin tireur abattra d'une balle en plein front le traître Kâlagani, -et considérera qu'il s'agissait de son cinquantième tigre !

Mac Neil

Britannique. 45 ans. Sous-officier en retraite.

Un homme « ... vigoureux, grand, portant toute sa barbe, comme les Ecosais des montagnes ». Fidélité et courage à toute épreuve.

Cet ancien sergent de l'armée royale fit toutes les campagnes de l'Inde avec le colonel Munro. Après la disparition de lady Munro, lors du massacre de Cawnpore, il prit sa retraite afin de pouvoir suivre son officier parti à la recherche de Nana Sahib, le responsable de cette tuerie. Lorsque Munro renonça à continuer ses investigations, Mac Neil resta à son service.

En 1867, on le retrouve à Calcutta, occupé à gérer la maison du colonel et à diriger ses nombreux serviteurs. Comme son maître, avec lequel il s'entend parfaitement, Mac Neil est souvent obsédé par le funeste souvenir de Cawnpore.

Lorsque le colonel décidera de participer au voyage à travers la péninsule indienne, le highlander l'accompagnera à bord de Steam-House et vivra les mêmes aventures dramatiques que lui jusqu'à l'heureux dénouement : le retour de lady Munro, miraculeusement épargnée.

Maucler.

Français. Age non précisé. Profession non mentionnée.

Aucune description physique. C'est un homme cultivé, à la curiosité intelligente et éveillée, qui ne manque ni de courage, ni de sang-froid et possède le sens de l'humour.

Maucler a connu l'ingénieur Banks à Paris, plusieurs années auparavant. Il lui rend visite à Calcutta avec l'intention de parcourir l'Inde en sa compagnie. Banks le présente à son ami, le colonel Munro, pour qui il vient d'acheter Steam-House, le train routier. Convié à voyager à bord de ce confortable véhicule, Maucler devient, dès le deuxième chapitre, le narrateur de l'histoire, brossant les portraits de tous les acteurs du drame et racontant leurs aventures, auxquelles il se trouve étroitement mêlé. Son récit s'arrête au moment de la capture du colonel Munro par Nana Sahib.

Munro (Edward)

Britannique. 47 ans. Officier en retraite. Aucune description physique.

Le chagrin et la haine ont rendu cet homme mélancolique et taciturne. Totalemment absorbé dans ses pensées de vengeance, obsédé par le souvenir de son bonheur perdu, il semble détaché du monde qui l'entoure et se replie sur lui-même. Courageux et stoïque au plus haut degré.

Le colonel Munro appartient à une vieille famille écossaise, de tradition militaire, puisque l'un de ses ancêtres commandait l'armée du Bengale au siècle précédent. En 1857, année de la révolte des Cipayes, Munro se trouvait à la tête du 93^e Régiment d'infanterie écossais ; il fut de toutes les campagnes contre les rebelles et s'y distingua. Fait chevalier commandant de l'Etoile de l'Inde, puis baronet, ce valeureux soldat perdit son épouse lors du massacre de Cawnpore, ordonné par le nabab Nana Sahib. Juste retour des choses, au cours des combats de Gwalior, l'officier tua la Rani, compagne de ce même Nana Sahib. L'Anglais et l'Indien devinrent alors « ... deux ennemis dont la haine auraient des effets terribles, s'ils se retrouvaient jamais face à face ! » Pour être plus libre de ses actions, sir Edward Munro prit sa retraite et, secondé par le sergent Mac Neil, se mit à la poursuite du nabab. Après trois ans d'efforts infructueux, il abandonna ses recherches car la nouvelle de la mort de son ennemi fut annoncée.

En 1867, le colonel réside à Calcutta, avec son fidèle sergent, dans un bungalow isolé qu'il ne quitte jamais. Seuls deux de ses amis, l'ingénieur Banks et le capitaine Hod, sont admis dans sa demeure. Cependant, il accepte l'idée d'un voyage à travers l'Inde que lui propose Banks, et finance l'acquisition de Steam-House, la maison à vapeur. En fait, l'officier n'a jamais cru à la disparition de Nana Sahib, et l'espoir de le retrouver le pousse à accomplir cette randonnée. Mais, ce qu'il ne peut soupçonner, c'est que le prince renégat, effectivement bien vivant, poursuit un but identique et attend son heure. Espionné, trahi, puis capturé, le colonel est traîné devant son ennemi mortel.

Bien entendu, celui-ci se prononce un verdict impitoyable et, attaché à la bouche d'un canon, l'officier attend l'aube qui doit donner le signal de son exécution. Or, pendant la nuit, deux événements incroyables se produisent : l'apparition soudaine de lady Munro, -rescapée de la Munro, - rescapée de la tuerie, mais devenue amnésique, et - l'intervention de l'ordonnance Goûmi, dissimulé dans l'âme du canon ; avec la liberté, Munro retrouve celle qu'il croyait perdue à jamais. La chance voudra aussi que Nana Sahib se dresse à nouveau sur sa route et qu'il puisse s'emparer de lui. Peu après, le nabab périra dans l'explosion de la locomotive routière. Un mois plus tard, Edward Munro aura l'immense joie de voir sa femme retrouver la raison et le reconnaître, après dix ans de séparation.

Munro (Laurence)

Britannique. 37 ans. Sans profession.

Pas de portrait physique. C'est une femme intelligente et lucide, à l'âme noble et compatissante.

En 1857, lady Munro se trouvait à Cawnpore en compagnie de sa mère. Lorsque les Cipayes assiégèrent la ville, elle se dévoua sans relâche pour ses compatriotes et tenta de convaincre le général Wheeler de renoncer à la capitulation que lui proposait Nana Sahib. Rescapée du premier massacre, elle ne put échapper au second et, après avoir vu égorger sa mère, fut blessée, laissée pour morte et jetée dans le puits de Cawnpore avec les autres victimes. La nuit venue, elle parvint à s'extraire de la masse des cadavres et sortit du puits.

Vivante, mais folle, la malheureuse parcourut les campagnes puis gagna les monts Sautpourra ; elle y demeura pendant dix ans, respectée comme le sont en Inde les êtres privés de raison, en subsistant grâce à la charité publique. On la surnomma la « Flamme errante », à cause de son habitude de circuler la nuit en s'éclairant d'une torche. Se retrouvant devant son mari lié à la bouche du canon, elle le regarde sans le reconnaître, au grand désespoir de ce dernier. Par bonheur, délivré par Goûmi, le colonel emporte Laurence loin de ce lieu sinistre. Il faudra des soins attentifs et toute l'affection de son époux pour que lady Munro recouvre ses facultés mentales et oublie les horreurs dont elle fut le témoin.

Nana Sahib ; patronyme véritable : Dandou-Pant

Indien. 42 ans. Sans profession reconnue.

Personnage de haute taille, souple et robuste. « Sa figure rappelait le beau type maharatte ; surtout par l'éclat de ses yeux noirs, toujours en éveil... » Joues criblées de trous de petite vérole. Signe particulier : un doigt de la main gauche manque. L'homme est brave, audacieux et profondément rusé. La haine qu'il voue aux Anglais l'a rendu cruel et impitoyable. Ses ambitions politiques frisent la mégalomanie.

Ce prince était l'héritier de Baji-Rao, Peïschwah de Pounah. Après la mort de ce dernier, la Compagnie des Indes cessa de verser l'énorme pension qui lui revenait de droit. Plein de rancœur, il participa à la révolte des Cipayes de 1857 et ordonna le massacre de Cawnpore, au cours duquel lady Munro fut présumée tuée. Pendant la répression, la Rani, son épouse, fut abattue de la main même du colonel Munro. Après l'écrasement de l'insurrection, le nabab s'enfuit au Népal et fit croire à sa mort.

En 1867, il resurgit et entreprend de fomenter un soulèvement national afin de chasser les Anglais et de se faire proclamer souverain absolu de l'Inde. Par ailleurs, il cherche à se venger du colonel Munro et le fait suivre par un espion durant le voyage entrepris à bord de la maison à vapeur. Nana Sahib réussit à s'emparer de l'officier et le condamne au supplice du canon ; mais le colonel parvient à s'évader. Capturé à son tour, le nabab sera ligoté sur la locomotive du train routier et périra dans l'explosion de cette dernière, après que l'ingénieur Banks ait forcé la vapeur.

Renseignements complémentaires : Nana Sahib est un personnage historique qui se rendit tristement célèbre par sa fourberie et sa cruauté. Jules Verne l'introduit dans l'intrigue de son roman en mêlant habilement l'authentique et la fiction. En réalité, le nabab mourut en 1862, vraisemblablement au Népal, après avoir peut-être tenté de prendre la tête d'une nouvelle insurrection.

Van Guitt (Mathias)

Hollandais. 50 ans. Chasseur et commerçant.

Face glabre, yeux clignotants, « ... nez à l'évent... » et large bouche. Très remuant, accompagnant ses phrases pompeuses de gestes exagérément expressifs, comme un « ... vieux comédien de province » Bavard, opportuniste, assez infatué de sa personne, parfois obséquieux, mais ne manquant ni de courage, ni de ténacité.

Van Guitt, enseignait l'histoire naturelle au Muséum de Rotterdam, mais, le professorat ne lui ayant pas réussi, il préféra s'expatrier aux Indes pour y faire de la zoologie pratique. Devenu un spécialiste de la capture des animaux sauvages, il exporte toutes sortes de spécimens en Europe. Les passagers de la maison à vapeur le rencontrent en fâcheuse posture : il s'est maladroitement laissé enfermer dans l'un de ses propres pièges en voulant contrôler son fonctionnement.

Délivré, Van Guitt sympathise avec ses libérateurs et partage avec eux quelques aventures cynégétiques assez dangereuses ; encore que, très fier de son métier, il n'éprouve que peu d'estime pour les chasseurs qui se contentent de tuer. A tel point que cet original, menacé par un tigre, reproche au capitaine Hod d'avoir abattu le fauve.

Après la perte de ses bêtes de trait, Van Guitt demandera au colonel Munro la permission d'atteler ses cages roulantes au train routier ; il obtiendra satisfaction et pourra ainsi atteindre la gare la plus proche avec sa précieuse cargaison animale.

Steam-House

Train routier réalisé par l'ingénieur Banks et destiné, à l'origine, au rajah de Bhoutan qui en avait dessiné le plan ; après le décès de ce dernier, Banks négocia l'achat de la maison à vapeur pour le compte du colonel Munro.

- la locomotive :

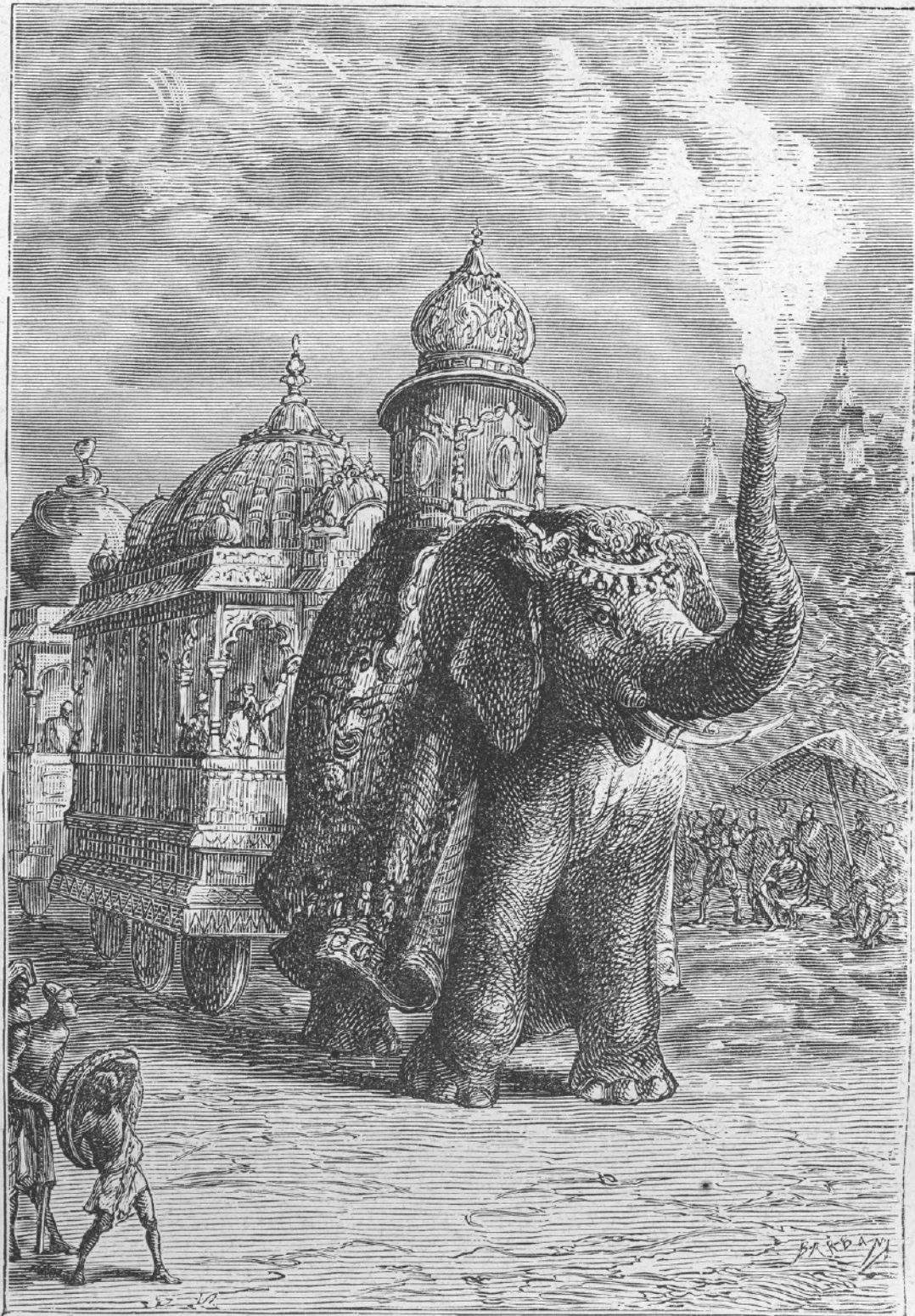
Elle a la forme d'un gigantesque éléphant, de 30 pieds de longueur et de 20 de hauteur, à la trompe dressée, portant sur son dos une tourelle couronnée d'un dôme et pourvue de hublots. Détails raffinés et très indiens, ce pachyderme d'acier exhibe des défenses dorées, et une draperie rehaussée de filigranes d'or et d'argent le recouvre. Ses yeux sont des fanaux électriques. Dans ses flancs, à la partie antérieure, se trouve enfermée une chaudière tubulaire de soixante mètres carrés de surface de chauffe ; la partie postérieure recouvre le tender portant eau et combustible. Un espace entre les deux permet au chauffeur de circuler. Le mécanicien, logé dans la tourelle, contrôle et dirige l'engin.

La machine, à double cylindre, avec détente variable, possède une force nominale de 80 chevaux, mais on peut en obtenir 150 effectifs. Elle brûle indifféremment du bois ou du charbon. Avec ses quatre roues, rayées à leurs jantes, la locomotive atteint une vitesse de 25 kilomètres à l'heure, mais sur un terrain propice elle peut arriver à 40 kilomètres. Des freins atmosphériques assurent un arrêt progressif, ou instantané si besoin est. La partie inférieure, équipée de boîtes à air, assure la flottabilité de l'ensemble, la propulsion dans l'élément liquide étant alors assurée par les mouvements des pattes mues par les bielles.

- les wagons :

Construits en forme de pagodes, avec toits à double faîtage et fenêtres à pilastres, ils sont suspendus sur des ressorts d'une grande flexibilité. Le premier (15 mètres sur 6) comprend deux vérandas, un salon luxueusement meublé, une salle à manger pour huit convives et quatre chambres disposées comme les cabines d'un paquebot. Dans le second (12 mètres sur 6) on trouve une cuisine flanquée de deux offices, une salle à manger et six cabines destinées au personnel, plus divers compartiments de rangement. Un appareil à air chaud ainsi que deux cheminées assurent le chauffage.

Partie de Calcutta, Steam-House effectuera un long voyage à travers l'Inde. Sur route, dans la jungle, et même sur les pentes de l'Himalaya, elle se comportera brillamment, mais n'atteindra jamais Bombay. Elle se comportera brillamment, mais n'atteindra jamais Bombay. En effet ; un wagon sera détruit par un troupeau d'éléphants, l'autre partira en fumée, incendié par des brigands, et, pour finir, Banks surchauffera la chaudière et fera exploser la locomotive afin d'arrêter des poursuivants vindicatifs.



Tel était donc le train. (Page 59.)



Je ne sais pas de plus complète stupéfaction que celle dont les passants arrêtés sur la grande route de Calcutta à Chandernagor, hommes, femmes, enfants, Indous aussi bien qu'Anglais, donnaient des marques non équivoques dans la matinée du 6 mai. Franchement, un profond sentiment de surprise était bien naturel.

En effet, au lever du soleil, de l'un des derniers faubourgs de la capitale de l'Inde, entre deux épaisses haies de curieux, sortait un étrange équipage, – si toutefois ce nom peut s'appliquer à l'appareil étonnant qui remontait la rive de l'Hougly.

En tête, et comme unique moteur du convoi, un éléphant gigantesque, haut de vingt pieds, long de trente, large à proportion, s'avancait tranquillement et mystérieusement. Sa trompe était à demi recourbée, comme une énorme corne d'abondance, la pointe en l'air. Ses défenses, toutes dorées, se dressaient hors de son énorme mâchoire, semblables à deux faux menaçantes. Sur son corps d'un vert sombre, bizarrement tacheté, se développait une riche draperie de couleurs voyantes, rehaussée de filigranes d'argent et d'or, que bordait une frange de gros glands à torsades. Son dos supportait une sorte de tourelle très ornée, couronnée d'un dôme arrondi à la mode indienne, et dont les parois étaient pourvues de gros verres lenticulaires, semblables aux hublots d'une cabine de navire.

Ce que traînait cet éléphant, c'était un train composé de deux énormes chars, ou plutôt deux véritables maisons, sortes de bungalows roulants, montés chacun sur quatre roues sculptées aux moyeux, aux raies et aux jantes. Ces roues, dont on ne voyait que le segment inférieur se mouvaient dans des tambours qui cachaient à demi le soubassement de ces énormes appareils de locomotion. Une passerelle articulée, se prêtant aux caprices des tournants, reliait la première voiture à la seconde.

Comment un seul éléphant, si fort qu'il fût, pouvait-il traîner ces deux massives constructions, sans aucun effort apparent ? Il le faisait, cependant, l'étonnant animal ! Ses larges pattes se relevaient et s'abaissaient automatiquement avec une régularité toute mécanique, et il passait immédiatement du pas au trot, sans que ni la voix ni la main d'un «mahout» se fissent voir ou entendre.

Voilà ce dont les curieux devaient tout d'abord s'étonner, s'ils se tenaient à quelque distance. Mais s'ils s'approchaient du colosse, voici ce qu'ils découvraient, et leur surprise faisait alors place à l'admiration.

En effet, l'oreille était frappée, avant tout, par une sorte de mugissement cadencé, très semblable au cri particulier de ces géants de la faune indienne. De plus, à petits intervalles, il s'échappait de la trompe dressée vers le ciel un vif tourbillon de vapeur.

Et cependant, c'était bien là un éléphant ! Sa peau rugueuse, d'un vert noirâtre, recouvrait, à n'en pas douter, une de ces ossatures puissantes dont la nature a gratifié le roi des pachydermes ! Ses yeux brillaient de l'éclat de la vie ! Ses membres étaient doués de mouvement !

Oui ! Mais si quelque curieux se fût hasardé à poser sa main sur l'énorme animal, tout se fût expliqué. Ce n'était qu'un merveilleux trompe-l'œil, une imitation surprenante, ayant toutes les apparences de la vie, même de près.

En effet, cet éléphant était en tôle d'acier, et toute une locomotive routière se cachait dans ses flancs.

Quant au train, au «Steam-House», pour employer la qualification qui lui convient, c'était l'habitation roulante promise par l'ingénieur.

Le premier char, ou plutôt la première maison, servait d'habitation au colonel Munro, au capitaine Hod, à Banks et à moi.

La seconde logeait le sergent Mac Neil et les gens formant le personnel de l'expédition.

Banks avait tenu sa promesse, le colonel Munro avait tenu la sienne, et voilà pourquoi, dans cette matinée du 6 mai, nous étions partis en cet extraordinaire équipage, afin de visiter les régions septentrionales de la péninsule indienne.

Mais à quoi bon cet éléphant artificiel ? Pourquoi cette fantaisie, en désaccord avec l'esprit si pratique des Anglais ? Jamais jusqu'alors on n'avait imaginé de donner à une locomotive, destinée à circuler, soit sur le macadam des grandes routes ou sur les rails des voies ferrées, la forme d'un quadrupède quelconque !

Il faut bien l'avouer, la première fois que nous fumes admis à voir cette surprenante machine, il y eut un ébahissement général. Les pourquoi et les comment tombèrent dru sur notre ami Banks. C'était d'après ses plans et sous sa direction que cette locomotive routière avait été construite. Qui donc avait pu lui donner l'idée bizarre de la dissimuler entre les parois d'acier d'un éléphant mécanique ?

« Mes amis, se contenta de répondre très sérieusement Banks, connaissez-vous le rajah de Bouthan ?
– Je le connais, répondit le capitaine Hod, où plutôt je le connaissais, car il est mort depuis trois mois.
– Eh bien, avant de mourir, répondit l'ingénieur, le rajah de Bouthan était non seulement vivant, mais il vivait autrement qu'un autre. Il aimait tous les fastes, en quelque genre que ce fût. Il ne se refusait rien, – je dis rien de ce qui avait pu une fois lui passer par la tête. Son cerveau s'usait à imaginer l'impossible, et, si elle n'eût été inépuisable, sa bourse se fût épuisée à le réaliser en toutes choses. Il était riche comme les nababs d'autrefois. Les lakhs de roupies abondaient dans ses caisses. S'il se donnait jamais quelque mal, ce n'était que pour dépenser ses écus d'une façon un peu moins banale que ses confrères en millions. Or, un jour, il lui vint une idée, qui bientôt l'obséda au point de ne plus le laisser dormir, une idée dont Salomon eût été fier, et qu'il aurait certainement réalisée, s'il eût connu la vapeur: c'était de voyager d'une façon absolument nouvelle jusqu'à lui, et d'avoir un équipage comme personne n'en aurait jamais pu rêver. Il me connaissait, il me fit venir à sa cour, il me dessina lui-même le plan de son appareil de locomotion. Ah ! si vous croyez, mes amis, que j'éclatai de rire à la proposition du rajah, vous vous trompez ! Je compris parfaitement que cette grandiose idée avait dû naturellement prendre naissance dans le cerveau d'un souverain indou, et je n'eus plus qu'un désir, la réaliser au plus tôt, dans des conditions qui pussent satisfaire mon poétique client et moi-même. Un ingénieur sérieux n'a pas tous les jours l'occasion d'aborder le fantastique, et d'ajouter un animal de sa façon à la faune de l'Apocalypse ou aux créations des Mille et une Nuits. En somme, la fantaisie du rajah était réalisable. Vous savez tout ce que l'on fait, ce que l'on peut faire, ce que l'on fera en mécanique. Je me mis donc à l'œuvre, et, dans cette enveloppe de tôle d'acier qui figure un éléphant, je parvins à enfermer la chaudière, le mécanisme et le tender d'une locomotive routière avec tous ses accessoires. La trompe articulée, qui peut au besoin se lever et s'abattre, me servit de cheminée ; un excentrique me permit d'atteler les jambes de mon animal aux roues de l'appareil ; je disposai ses yeux comme les lentilles d'un phare, de manière à projeter deux jets de lumière électrique, et l'éléphant artificiel fut achevé. Mais la création n'avait pas été spontanée. J'avais trouvé plus d'une difficulté à vaincre, qui ne s'était pas résolue du premier coup. Ce moteur, – joujou immense si vous voulez, – me coûta pas mal de veilles, si bien que mon rajah, qui ne se tenait pas d'impatience et passait le meilleur de sa vie dans mes ateliers, mourut avant que le dernier coup de marteau de l'ajusteur eût permis à son éléphant de prendre sa course à travers champs. L'infortuné n'avait pas eu le temps d'essayer sa maison roulante ! Mais ses héritiers, moins fantasques que lui, considérèrent cet appareil avec terreur et superstition, comme l'œuvre d'un fou. Ils n'eurent donc rien de plus pressé que de s'en défaire à vil prix, et, ma foi, je rachetai le tout pour le compte du colonel. Vous savez maintenant, mes amis, comment et pourquoi nous seuls au monde, j'en réponds, nous avons à notre disposition un éléphant à vapeur de la force de quatre-vingts chevaux, pour ne pas dire de quatre-vingts éléphants de trois cents kilogrammètres !
– Bravo ! Banks, bravo ! s'écria le capitaine Hod. Un maître ingénieur qui est par-dessus le marché un artiste, un poète en fer et en acier, c'est l'oiseau rare entre tous !
– Le rajah mort, répondit Banks, et son équipage racheté, je n'ai pas eu le courage de détruire mon éléphant et de restituer à la locomotive sa forme ordinaire !
– Et vous avez mille fois bien fait ! répliqua le capitaine. Il est superbe, notre éléphant, superbe ! Et quel effet nous ferons avec ce gigantesque animal, lorsqu'il nous promènera au milieu des plaines et à travers les jungles de l'Indoustan ! C'est une idée de rajah ! Eh bien, cette idée, nous la mettrons à profit, n'est-ce pas, mon colonel ? »

Le colonel Munro avait presque souri. C'était l'équivalent d'une approbation complète, donnée par lui aux paroles du capitaine. Le voyage fut donc résolu, et voilà comment un éléphant d'acier, un animal unique en son genre, un Léviathan artificiel, en fut réduit à traîner la demeure roulante de quatre Anglais, au lieu de promener dans toute sa pompe l'un des plus opulents rajahs de la péninsule indienne.

Comment est disposée cette locomotive routière, à laquelle Banks avait ingénieusement apporté tous les perfectionnements de la science moderne ? Le voici :

Entre les quatre roues s'allonge l'ensemble du mécanisme, cylindres, bielles, tiroirs, pompe d'alimentation, excentriques, que recouvre le corps de la chaudière. Cette chaudière tubulaire, sans retour de flammes, offre soixante mètres carrés de surface de chauffe. Elle est entièrement contenue dans la partie antérieure du corps de l'éléphant de tôle, dont la partie postérieure recouvre le tender, destiné à porter l'eau et le combustible. La chaudière et le tender, tous deux montés sur le même truck, sont séparés par un intervalle, laissé libre pour le service du chauffeur. Le mécanicien, lui, se tient dans la tourelle, construite à l'épreuve de la balle, qui

surmonte le corps de l'animal, et dans laquelle, en cas de sérieuse attaque, tout notre monde pourra chercher refuge. Sous les yeux du mécanicien se trouvent les soupapes de sûreté et le manomètre indiquant la tension du fluide; sous sa main, le régulateur et le levier qui lui servent, l'un à régler l'introduction de la vapeur, l'autre à manœuvrer les tiroirs, et par conséquent à provoquer la marche avant ou arrière de l'appareil. De cette tourelle, à travers d'épais verres lenticulaires, disposés ad hoc dans d'étroites embrasures, il peut observer la route qui se développe devant ses yeux, et une pédale lui permet, en modifiant l'angle des roues antérieures, d'en suivre les courbes, quelles qu'elles soient.

Des ressorts, du meilleur acier, fixés aux essieux, supportent la chaudière et le tender, de manière à amortir les secousses causées par les inégalités du sol. Quant aux roues, d'une solidité à toute épreuve, elles sont rayées à leurs jantes, afin de pouvoir mordre le terrain, ce qui les empêche de «patiner».

Ainsi que nous l'a dit Banks, la force nominale de la machine est de quatre-vingts chevaux, mais on peut en obtenir cent cinquante effectifs, sans crainte de provoquer aucune explosion. Cette machine, combinée suivant les principes du «système Field», est à double cylindre, avec détente variable. Une boîte hermétiquement close enveloppe tout le mécanisme, de manière à le soustraire à la poussière des routes, qui en altérerait rapidement les organes. Son extrême perfectionnement consiste surtout en ceci : c'est qu'elle dépense peu et produit beaucoup. En effet, jamais la dépense moyenne, comparée à l'effet utilisé, n'a été si bien ménagée, que l'on chauffe au charbon ou que l'on chauffe au bois, car les grilles du foyer sont propres à brûler toutes sortes de combustible. Quant à la vitesse normale de cette locomotive routière, l'ingénieur l'estime à vingt-cinq kilomètres à l'heure, mais, sur un terrain propice, elle pourra en atteindre quarante. Les roues, je l'ai dit, ne sont pas exposées à patiner, non seulement par l'effet de cette morsure que leurs jantes font au sol, mais aussi parce que la suspension de l'appareil sur des ressorts de premier choix est parfaitement établie et répartit également le poids que les cahots tendent à inégaliser. En outre, ces roues peuvent être aisément commandées par des freins atmosphériques, provoquant, soit un serrage progressif, soit un calage instantané, qui produit un arrêt presque subit.

Quant à la facilité qu'a cette machine de gravir les pentes, elle est remarquable. Banks, en effet, a obtenu les plus heureux résultats, en tenant compte du poids et de la puissance propulsive exercée sur chacun des pistons de sa locomotive. Aussi, peut-elle aisément franchir des pentes de dix à douze centimètres par mètre, – ce qui est considérable.

D'ailleurs, les routes que les Anglais ont établies dans l'Inde, et dont le réseau comporte un développement de plusieurs milliers de milles, sont magnifiques. Elles doivent se prêter excellentement à ce genre de locomotion. Pour ne parler que du Great Trunk Road, qui traverse la péninsule, il s'étend sur un espace ininterrompu de douze cents milles, soit près de deux mille kilomètres.

Et maintenant, parlons de ce Steam-House que l'éléphant artificiel traînait après lui.

Ce que Banks avait racheté des héritiers du nabab pour le compte du colonel Munro, ce n'était pas uniquement la locomotive routière, c'était aussi le train qu'elle remorquait. On ne s'étonnera pas que le rajah de Bouthan l'eût fait construire à sa fantaisie et suivant la mode indoue. Je l'ai déjà appelé un bungalow roulant ; il mérite ce nom, et, en vérité, les deux chars qui le composent sont tout simplement une merveille de l'architecture du pays.

Que l'on se figure deux espèces de pagodes sans minarets, avec leurs toits à double faîtage, arrondis en dômes ventrus, l'encorbellement de leurs fenêtres que supportent des pilastres sculptés, leur ornementation en découpages multicolores de bois précieux, leurs contours que dessinent gracieusement des courbes élégantes, les vérandas si richement disposées, qui les terminent à l'avant et à l'arrière. Oui ! deux pagodes que l'on croirait détachées de la colline sainte de Sonnaghur, et qui, reliées l'une à l'autre, à la remorque de cet éléphant d'acier, allaient courir les grandes routes !

Et ce qu'il faut ajouter, car cela complète bien ce prodigieux appareil de locomotion, c'est qu'il peut flotter. En effet, la partie inférieure du corps de l'éléphant, qui contient chaudière et machine, forme bateaux de tôle légère, dont une heureuse disposition de boîtes à air assure la flottabilité. Un cours d'eau se présente-t-il, l'éléphant s'y lance, le train suit, et les pattes de l'animal, mues par les bielles, entraînent tout Steam-House. Avantage inappréciable dans cette vaste contrée de l'Inde, où abondent des fleuves dont les ponts sont encore à construire.

Tel était donc ce train, unique en son genre, et tel l'avait voulu le capricieux rajah de Bouthan [...] . »