

# Par la malle-poste de nuit

Du *Windsor Magazine*, Octobre 2147

**Rudyard Kipling**



**Gloubik Éditions**  
**2022**

Cette nouvelle a été publiée initialement sous le titre *With the night mail* dans *The Windsor Magazine* de décembre 1905.

© Gloubik éditions pour l'illustration de page de titre et la traduction.

# WITH THE NIGHT MAIL.

By RUDYARD KIPLING.

*From "The Windsor Magazine," October, A.D. 2147.*

À neuf heures, par un soir d'hiver orageux, je me tenais sur les paliers inférieurs de l'une des cours de départ pour l'étranger de la G.P.O.<sup>1</sup>. Mon intention était d'aller faire un tour à Québec par la « Malle-Poste 162, ou telle autre désignée » ; et ce fut le Directeur Général des Postes en personne qui contresigna l'ordre.

Ce talisman ouvrit toutes portes, jusqu'à celles du caisson d'expédition, au pied de la tour, où l'on était en train de délivrer le courrier du continent tout trié. Les sacs gisaient encaqués comme des harengs dans les longues nacelles grises que notre G.P.O. appelle encore « fourgons ». Cinq de ces « fourgons » furent remplis sous mes yeux, et lancés par les coulisses pour aller se faire cadasser à leurs malles en train d'attendre à trois cents pieds plus près des étoiles.

Du caisson d'expédition je fus conduit par un fonctionnaire aussi courtois que prodigieusement savant : Mr. L.L. Geary, second expéditeur de la route de l'Ouest à la

1 General Post Office. En français : Direction Générale des Postes.

*Chambre des Capitaines* (voilà qui éveille un écho de vieille romance), où les capitaines de la malle s'en viennent au moment de prendre leur service. Il me présente au capitaine du 162, le capitaine Purnall, ainsi qu'à sa relève, le capitaine Hodgson. L'un, petit et brun ; l'autre, fort et rouge ; mais nantis chacun de ce regard concentré et méditatif, caractéristique des aigles aussi bien que des aéronautes. Vous pouvez voir cela dans les portraits de nos coureurs professionnels, depuis L. V. Rautsch jusqu'à la petite Ada Warrleigh, cette insondable abstraction des yeux habituellement tournés vers l'espace nu.

Sur le tableau enregistreur de la *Chambre des Capitaines*, les flèches palpitantes d'une vingtaine d'indicateurs enregistrent, degré par degré géographique, la marche de tout autant de bâtiments en cours de rentrée. Le mot « Cap » s'en vient barrer la face d'un cadran ; un gong retentit : la malle du milieu de chaque semaine du Sud Afrique vient de rentrer aux Tours d'Arrivée de Highgate. C'est tout. Cela rappelle d'une façon comique cette traîtresse de petite sonnette, qui » dans les greniers des colombo-philés, notifie le retour d'un habitué.

— Voici l'heure d'appareiller, dit le capitaine Purnall. (Et l'on nous lance par l'ascenseur des passagers au sommet des tours

d'expédition.) Notre fourgon viendra s'adapter dès qu'il sera rempli et que les employés seront à bord. »

N° 162 nous attend dans la cale E au plus haut palier. La grande courbe de son dos luit sous les lumières à l'instar d'un ver-glas, et quelque minuscule altération d'assiette fait qu'il se balance un peu dans ses saisines.

Le capitaine Purnall fronce le sourcil et pénètre à l'intérieur. Avec un doux sifflement, 162 vient s'arrêter de niveau comme une règle. De son cache-nez d'hiver d'Atlantique Nord (brillant d'usure comme un diamant à force de forer d'innombrables lieues de grêle, de neige et de glace) à l'entrée du tube d'étambot de ses trois arbres d'hélices extérieurs, il y a quelque chose comme deux-cent-quarante pieds. Sa largeur extrême hors bordage est de trente-sept. Comparez cela aux neuf-cents pieds de long sur quatre-vingt-quinze de large de n'importe quel paquebot dernier cri, et vous vous rendrez compte de la force qui, à travers tous les temps, doit pousser pareille coque à plus que la vitesse, en cas d'urgence, du *Cyclonic* !

L'œil ne relève pas une couture dans le placage de l'enveloppe, à part le cheveu de fêlure du gouvernail d'avant — le gouvernail de Magniac, qui nous a assuré l'empire de

l'air instable, et a laissé son inventeur sans le sou et presque aveugle. Il est calculé selon la courbe d' « aile de mouette » de Castelli. Levez fractionnellement quelques pieds de cette presque invisible enveloppe, et le bâtiment fera des embardées de cinq milles à bâbord on tribord avant qu'on s'en rende maître de nouveau. Mettez barre toute, et le voici qui revient dans son sillage comme une mèche de fouet. Poussez le tout en avant — il suffit pour cela d'un simple attouchement à la roue — et le voici qui glisse à volonté en haut ou en bas. Ouvrez le cercle complet du gouvernail, et vous le voyez présenter à l'air une tête de champignon qui le fera s'arrêter net à moins d'un demi-mille.

— Oui, dit le capitaine Hodgson, répondant à ma pensée, Castelli croyait avoir découvert le secret de se rendre maître des aéroplanes, alors qu'il avait seulement trouvé le moyen de gouverner les ballons dirigeables. Magniac, inventa son gouvernail afin d'aider les bâtiments de guerre à s'enfoncer l'un l'autre ; la guerre passa de mode, et Magniac, lui, passa au cabanon, parce qu'il prétendait ne plus pouvoir servir son pays. Je me demande si aucun de nous sait jamais où réellement il va.

— Si vous voulez voir adapter le « fourgon », vous feriez bien d'embarquer. Voici

l'heure, dit Mr. Geary.

Je franchis la porte située par le travers. Il n'y a rien, ici, pour la parade. L'enveloppe intérieure des réservoirs à gaz descend à moins d'un pied on deux de ma tête, et s'arrête au tournant des bouchains. Les paquebots et les yachts dissimulent leurs réservoirs sous la décoration, mais la G.P.O. vous les sert tels que, sous une simple couche de peinture officielle grise. L'enveloppe intérieure se ferme à cinquante pieds de l'avant et à autant de l'arrière, mais la cloison étanche d'avant se trouve renfoncée à cause de l'appareil qui contrôle les forces d'expansion, de même que l'arrière est percé en vue des tunnels d'arbres d'hélices. La chambre de la machine est située presque sur le travers du bâtiment. À sa suite, s'étendant jusqu'au tournant des réservoirs d'avant, se trouve une ouverture — un panneau sans fond pour le moment — dans lequel on va fixer notre fourgon. On regarde en bas par-dessus les hiloires, à trois-cents pieds, le caisson d'expédition d'où les voix retentissent vers le ciel. La lumière, au-dessous, s'obscurcit au bruit d'un tonnerre, tandis que notre fourgon s'élève sur ses coulisses. Rapidement, il passe de la grandeur d'un timbre-poste à celle d'une carte à jouer, d'un radeau, puis enfin d'un ponton. Les deux employés, son équipage, ne lèvent même pas les

yeux lorsqu'il arrive en place. Les lettres à destination de Québec volent sous leurs doigts et sautent dans les casiers étiquetés, tandis que les deux capitaines et Mr. Geary s'assurent que le fourgon est bien adapté. Un employé passe la feuille de route par-dessus l'hiloire du panneau. Le capitaine Purnall la vise et passe à Mr. Geary. Et voilà le reçu donné et pris.

— Une charmante course, dit Mr. Geary, lequel disparaît par la porte qu'un compresseur pneumatique haut d'un pied reclôt derrière lui.

« Ah ! » soupire le compresseur soulagé. Nos saisines cèdent avec bruit. Nous voilà partis.

Le capitaine Hodgson ouvre le grand sabord en colloïde de la nacelle par lequel je regarde Londres sur-illuminé glisser vers l'est, tandis que la brise prend possession de nous. Le premier des nuages bas d'hiver vient intercepter le coup d'air bien connu et assombrir le Middlesex. À sa lisière sud je vois la lumière d'un paquebot-poste labourer la blanche toison. Un instant, il brille comme une étoile avant de s'abattre dans la direction des Tours d'Arrivée de Highgate.

— La Malle de Bombay, dit le capitaine Hodgson, lequel regarde à sa montre. Elle a quarante minutes de retard.



— Quel est votre niveau ? demandé-je.

— Quatre-mille pieds. Ne venez-vous pas sur le pont ?

Le pont (ne cessons de louer la G.P.O. comme dépositaire des plus antiques traditions) est représenté par un aperçu des jambes du capitaine Hodgson debout sur la passerelle de commandement qui court en banc de nage au-dessus de nos têtes. Le colloïde d'avant n'a pas son couvercle, et le capitaine Purnall, une main sur la roue, cherche à opérer un biais savant. Le cadran indique 4 300 pieds.

— Le temps est épais, ce soir, murmure-t-il, tandis que, rangs sur rangs, les nuages s'abaissent au-dessous de nous. En général, nous trouvons un courant d'est au-dessous de trois-milles, à cette époque de l'année. Je déteste louvoyer dans la ouate.

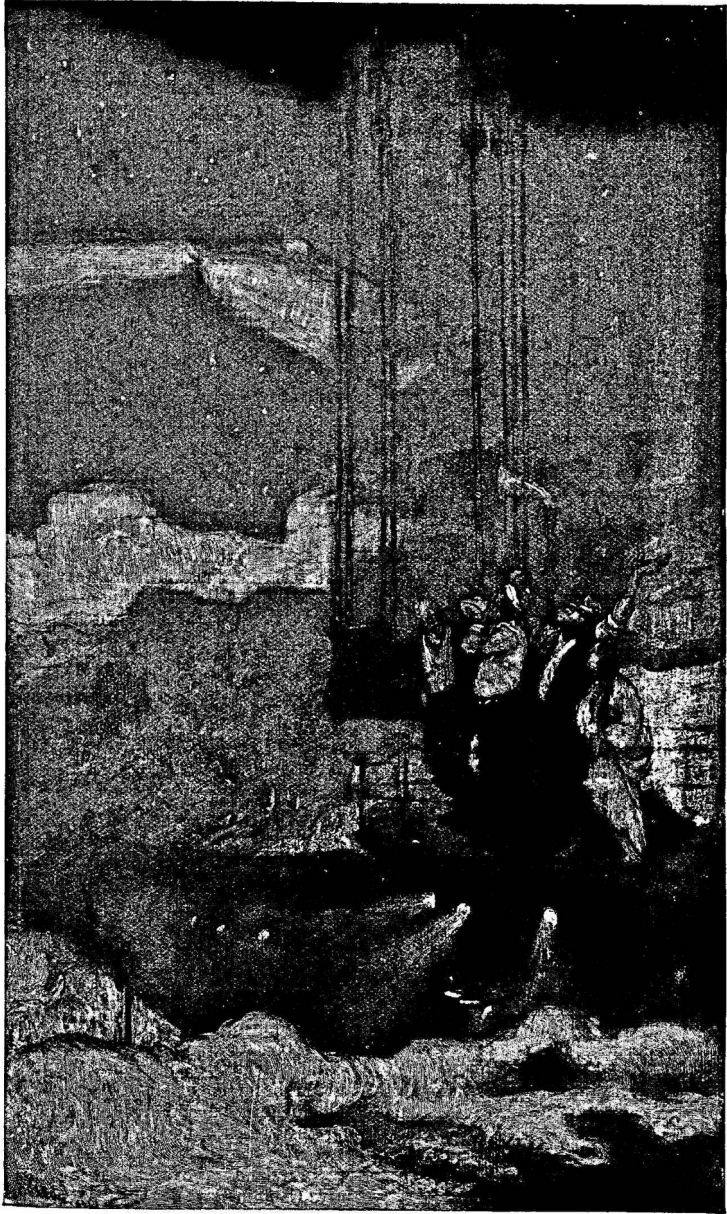
— C'est comme Van Cutsem. Regardez-le courir sur la piste d'un biais ! dit le capitaine Hodgson.

Un fanal de brume perce la nue à cent brasses au-dessous. La Malle de Nuit d'Anvers fait son signal et monte entre deux nuages en train de faire la course là-bas à bâbord, ses flancs rouge-sang sous l'éclat du Double Phare de Sheerness. Le vent va nous prendre de l'autre côté de la mer du Nord

dans une demi-heure, mais le capitaine Purnall laisse le bâtiment aller comme il veut, le nez à tous les points du compas au fur et à mesure qu'il s'élève.

— Cinq-mille... six, six-mille-huit-cents... dit le cadran de hauteur avant que nous arrivions à trouver le courant d'est, introduits par une tourmente de neige au niveau de mille brasses.

Le capitaine Purnall sonne les machines et retarde un peu le modérateur. Il n'y a nul bon sens à presser le mécanisme lorsqu'Éole lui-même nous fournit de bons nœuds pour rien. Nous voilà, cette fois, sérieusement partis... le nez enclenché sur notre étoile d'élection. À ce niveau, les nuages inférieurs se déploient, tous soigneusement peignés par les doigts secs de l'est. Au-dessous encore, c'est le vigoureux souffle de l'ouest, à travers lequel nous nous sommes élevés. Là-haut, une membrane de brouillard en dérive vers le sud étire comme une gaze de théâtre sur le firmament. Le clair de lune métamorphose les stratus inférieurs en argent qui serait immaculé si notre ombre ne nous y poursuivait. Les Doubles Phares de Bristol et Cardiff (ces rayons majestueusement inclinés au-dessus de l'embouchure du Severn) sont droit devant nous, car nous suivons la route d'Hiver du Sud. Coventry Central, le pivot du



"The mate emerges, his arm strapped to his side."

système anglais, frappe de bas en haut le nord, une fois toutes les dix secondes, de sa lance de diamant ; et, à un quart on deux par tribord de notre avant, le Leek, le grand briseur de nuées de Saint-David's Head promène son infailible rayon vert à vingt-cinq degrés de chaque côté. Il doit y avoir sur lui, par ce temps, un demi-mille de ouate, mais cela ne saurait en rien affecter le Leek.

— Notre planète est, si j'ose dire, sur-illuminée, déclare le capitaine Purnall à la roue, tandis que Cardiff-Bristol glisse au-dessous. Je me rappelle le temps des verticaux blancs ordinaires, qui se voyaient à deux ou trois cents pieds en l'air à travers un brouillard, quand vous saviez où les trouver. Par vrai temps de ouate ils auraient tout aussi bien pu être sous votre chapeau. On pouvait alors facilement se perdre en rentrant et avoir de l'agrément. Maintenant on croirait mener dans Piccadilly.

Il désigne du doigt les colonnes de lumière, là où les brise-nuées percent à travers le plancher de nuages. Nous ne voyons rien des contours de l'Angleterre, rien qu'un pavage blanc, troué en toutes les directions de ces trappes de feu de couleurs variées — le blanc et rouge de Holy Island — le blanc à éclat, de Saint-Bee, et ainsi de suite, aussi loin que porte le regard. Bénis soient

Sargent, Ahrens et les frères Dubois qui inventèrent les brise-nués

es du monde par où nous voyageons en pleine sécurité !

— Comptez-vous monter pour Le Shamrock ? demande le capitaine Hodgson.

Le Phare de Cork (vert, fixe) grandit à mesure que nous fonçons dessus. Le capitaine Purnall fait signe que oui. Le trafic est chargé par ici — le banc des nuages, au-dessous de nous, se raye de fissures courantes de flamme, là où les bâtiments de l'Atlantique se hâtent vers Londres, juste au-dessous de la ouate. Les malles-postes sont censées, d'après les règlements de la Conférence, avoir pour elles la voie libre sur cinq mille pieds de large ; mais l'étranger pressé ne se gêne pas pour prendre des libertés avec l'air anglais. N° 162 s'élève au long accent plaintif de la brise dans l'arête d'avant du gouvernail, et nous faisons Valentia (blanc, vert, blanc), à sept-mille pieds à l'abri, en inclinant notre projecteur sur un paquebot de Washington qui rentre.

Pas un nuage sur l'Atlantique, où de vagues méandres de crème autour de Dingle Bay montrent que là, sous une force irrésistible, les eaux martèlent la côte. Un gros chargeur français S.A.T.A. (Société Anonyme de Transports Aériens) plonge et se relève à

un mille au-dessous de nous, en quête d'une accalmie dans le continu vent d'ouest. Plus bas encore repose un Danois désemparé ; il raconte au chargeur toute son affaire en international. Notre cadran de Communication Générale a saisi sa palabre, et entreprend d'écouter aux portes. Le capitaine Hodgson fait un mouvement comme pour l'arrêter, mais se retient.

— Peut-être vous plairait-il d'écouter ? dit-il.

— Argot de Saint-Thomas, pleurniche le Danois. Faites savoir armateurs trois collets palier buttée tribord fondus. Pouvons faire Flores comme nous sommes, mais impossible plus loin. Faut-il acheter rechanges à Fayal ?

Le chargeur accuse réception et recommande d'intervertir les collets. L'*Argol* répond qu'il l'a déjà fait sans succès, et qu'il commence à se refroidir à propos des émaillés allemands économiques pour collets de palier de buttée. Le Français approuve cordialement, crie : « Bon courage, mon vieux », et coupe la communication.

Leurs lumières s'enfoncent sous la courbe de l'océan.

— C'est un des bâtiments de la *Lundt and Bleamer*, déclare le capitaine Hodgson. C'est bien fait, il ne fallait pas mettre des al-

liages allemands dans leurs paliers de butée. C'est pas lui qui sera ce soir à Fayal ! À propos, vous plairait-il de venir faire le tour de la salle des machines ?

J'avais impatientement attendu cette invitation ; et, quittant avec le capitaine Hodgson la passerelle de commandement, je le suis, en me baissant très bas pour éviter le ventre des réservoirs. Nous savons que le gaz de Fleury peut soulever n'importe quoi, ainsi que l'ont démontré les fameux essais de '78, mais sa puissance pour ainsi dire illimitée d'expansion nécessite beaucoup de place pour les réservoirs. Il n'est pas jusque dans cet air raréfié, où les garages de force ne soient occupés à lui enlever un tiers de sa force d'expansion normale, et encore faut-il modérer 162 par un coup de plongée du gouvernail, sous peine de voir notre vol se changer en grimpée aux étoiles. Le capitaine Purnall préfère un bâtiment trop soulevé à un bâtiment qui l'est trop peu ; mais il n'y a pas deux capitaines pour disposer leur bâtiment de la même façon.

— Quand ce sera mon tour de prendre le quart, dit le capitaine Hodgson, vous me verrez garer quarante pour cent de la force d'expansion du gaz, et courir sur le gouvernail de montée. Avec une inclinaison en haut au lieu d'une inclinaison en bas, comme vous

dites. N'importe comment cela ira toujours. Ce n'est qu'affaire d'habitude. Suivez de l'œil notre cadran de hauteur. Tim fait descendre le bâtiment une fois tous les trente nœuds, avec la régularité de la respiration.

Ainsi en témoigne le dit cadran de hauteur. En cinq ou six minutes la flèche passe de 6 700 à 7 300. On entend le petit « sz-gee » du gouvernail, et voilà retombée la flèche à 6 600, sur un biais de chute de dix à quinze nœuds.

— Par temps lourd, vous stimulez le bâtiment tout aussi bien avec les hélices, dit le capitaine Hodgson, lequel, faisant jouer la barre articulée qui sépare la chambre de la machine du pont découvert, me fait passer sur le tablier.

Là, nous trouvons le Paradoxe de Fleury de la Cloison Étanche par le Vide — que nous acceptons maintenant sans y penser — littéralement en pleine action. Les trois engins sont des turbines à vide de Fleury qui vont de 3 000 à la limite — c'est-à-dire jusqu'au point où les ailes d'hélice font « faire cloche » à l'air, se taillent un vide, absolument comme faisaient les propulseurs de la marine surmenés. La limite de 162 est basse en raison de la petite taille de ses neuf hélices, qui, tout en étant plus commodes que les vieux Thelussons en colloïdes, « font



cloche » plus tôt. La machine centrale, généralement employée comme renfort, ne marche pas ; aussi, les chambres de vide à turbine de bâbord et de tribord aspirent-elles directement dans les collecteurs de retour.

Les turbines sifflent par réflexion. Des réservoirs d'expansion surbaissés descendent, de chaque côté, les valves en forme de piliers jusqu'aux enveloppes de turbines ; et, de là, le gaz obéissant tourbillonna à travers les spirales de palettes avec une force qui ferait sauter les dents à une scie mécanique. Par derrière se trouve sa propre pression tenue en laisse ou bien poussée par les garages de force ; devant lui, le vide où danse le Rayon de Fleury en bandes violet-vert et vibrants tourbillons de flamme. Les tubes en U juxtaposés de la chambre de vide sont eu colloïde comprimé (nul verre ne résisterait un instant à semblable tension), et un jeune ouvrier mécanicien à lunettes teintées surveille attentivement le Rayon. C'est le cœur même de la machine — un mystère jusqu'à ce jour. Fleury, qui en est le père, et, plus heureux que Magniac, mourut multi-millionnaire, ne saurait lui-même expliquer comment le petit démon turbulent, qui frémit dans le tube en U, peut, dans la fraction de fraction d'une seconde, transformer le souffle furieux du gaz en un liquide glacé, vert grisâtre, qui s'écoule (vous entendez le

goutte à goutte) de l'autre extrémité du vide, par les tuyaux d'évacuation et les collecteurs, jusqu'aux cales. Là, il revient à son état... de gaz, j'allais dire sagace, et regrimpe au travail. Réservoir de cale, réservoir supérieur, réservoir dorsal, chambre d'expansion, vide, collecteur de retour (comme liquide), et de nouveau réservoir de cale, tel est le cycle établi. Le Rayon de Fleury veille à cela ; et le mécanicien aux lunettes teintées veille au Rayon de Fleury. La plus petite tache d'huile, la simple graisse naturelle des doigts viendrait-elle à toucher aux pôles encapuchonnés, qu'on verrait le Rayon de Fleury clignoter et disparaître, et qu'il faudrait laborieusement l'édifier de nouveau, ce qui se traduit par une demi-journée de travail, pour tout le monde, et une dépense de cent-soixante-dix et quelques livres à la charge de la G.P.O. pour les sels de radium et autres bagatelles semblables.

— Maintenant, regardez nos collets de paliers de buttée. Vous n'y trouverez guère d'amalgame allemand. Montés sur rubis, vous voyez, dit le capitaine Hodgson, pendant que le mécanicien écarte l'extrémité d'un bonnet.

Nos coussinets d'arbres sont en pierres C.M.C. (Compagnie des Minéraux Commerciaux) porphyrisées avec autant de soin que

les lentilles d'un télescope. Ils coûtent trente-sept livres sterling chacun. Jusqu'ici on n'est pas arrivé au terme de leur existence. Ces coussinets sont venus du n° 97, qui les tenait du vieux *Dominion of Light*, lequel se les était procurés après la perte de l'aéroplane *Perseus*, au temps où l'on faisait encore voler des cerfs-volants en bois sur des machines à huile !

Elles sont un reproche éclatant à tous les émaillés « ruby » allemands de basse catégorie, et aux dangereux autant que peu satisfaisants composés d'alumine qui séduisent les armateurs à l'affût de dividendes, et font perdre la tête aux capitaines.

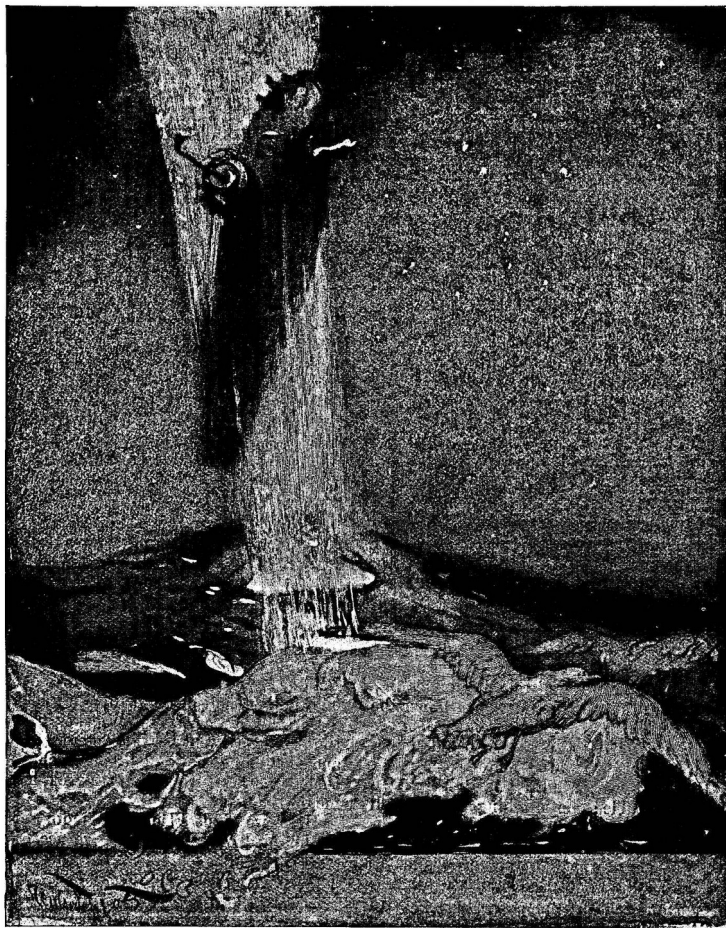
La commande du gouvernail et le garage de force du gaz placés côte à côte sous les cadrans de la chambre de la machine sont le seul mécanisme qui fonctionne visiblement. La première soupire de temps à autre, en même temps que le plongeur à huile s'élève et retombe d'un demi-pouce. Le second, emboîté et protégé comme le tube en U de l'arrière, montre un autre Rayon Fleury, mais inversé et plus vert que violet. Sa fonction est de garer la trop grande force d'expansion du gaz ; et, pour cela, pas besoin d'y veiller. C'est tout ! Une minuscule tige de pompe poussive et plaintive à côté d'une lampe verte crachotante. À cent-cinquante pieds à

l'arrière du tunnel à toit plat des réservoirs, une lumière violette, remuante, irrésolue. Entre eux deux, trois tambours de turbines peints en blanc, l'air de paniers à anguilles posés sur le flanc, accentuent les perspectives désertes. On entend le goutte à goutte du gaz liquéfié en train de couler du vide dans les réservoirs de la cale, et le gluc-gloc des clapets à gaz en train de se fermer, tandis que le capitaine Purnall fait descendre 162 la tête la première. Le bourdonnement des turbines et le bruit de l'air sur notre enveloppe ne sont guère plus qu'un entortillement de ouate auprès de l'universel silence. Et nous marchons à la vitesse d'un mille en dix-huit secondes.

De l'extrémité avant de la chambre de la machine je risque l'œil par-dessus les hiloires du panneau dans le fourgon. Les employés de la malle sont en train de trier les sacs de Winnipeg, de Calgary et de Medicine Hat ; mais j'aperçois un paquet de cartes à jouer tout prêt sur la table.

Soudain une sonnette retentit : les mécaniciens courent aux soupapes des turbines, et restent là ; mais, pour rien au monde, l'esclave à lunettes du Rayon qui brille dans le tube en U ne lèverait la tête. Il faut qu'il veille sans bouger de sa place.

Voilà que, sur un coup de frein, nous fai-



“She falls stern-first; slides like a lost soul down that pitiless ladder of light.”

sons machine en arrière; on parle du haut de la Passerelle de Commandement.

— Tim fait des signaux tant qu'il peut à propos de quelque chose, déclare sans sourciller le capitaine Hodgson. Voyons cela.

Le capitaine Purnall n'est plus l'homme suave que nous avons quitté, il y a une demi-heure, mais l'autorité personnifiée de la G.P.O. Devant nous flotte un antique cul de plomb, rapiécé en aluminium, à hélices jumelles, des plus piteux, sans plus de droit au sentier de cinq-mille pieds que n'en a une charrette attelée d'un cheval à une route moderne. Il porte un blockhaus « barbette » suranné — une affaire de six pieds avec une plate-forme à garde-fou sur l'avant — et notre rayon d'avertissement joue sur le sommet de cette tour comme la lanterne du policeman luit sur le rôdeur du sous-sol londonien. Tel un rôdeur, d'ailleurs, émerge un aéronaute aux cheveux hérissés et en manches de chemise. Le capitaine Purnall ouvre violemment le colloïde pour lui adresser quelques mots bien sentis. Il est des moments où la science ne satisfait plus.

— Mille millions d'étoiles ! Qu'est-ce que vous f...tez là, espèce de gratte-ciel de ramonneur ? crie-t-il, pendant que nous dérivons tous deux côte à côte. Savez-vous bien que c'est un sentier de Maille ? Et cela se prétend aéronaute !... Pas même bon à colporter des petits ballons rouges aux Esquimaux... Ton nom et ton numéro ! Dépêche et descends, et que le d... !

— Je viens d'être enlevé déjà une fois,

crie d'une voix rauque, comme un chien qui aboie, l'homme aux cheveux hérissés. Je m'en f... comme d'une guigne, de ce que vous pouvez faire, mon beau facteur.

— Vraiment, Monsieur ? Eh bien, je vais vous apprendre, moi, à ne pas vous en f... ; je vais vous remorquer le derrière en avant jusqu'à Disko et vous démolir. Vous verrez ensuite ce que l'assurance vous dira, si vous êtes démolé pour obstruction des voies postales ? Comprenez-vous bien cela ?

Sur quoi l'étranger beugle :

— Regardez voir mes propulseurs ! Il y a eu là en bas un de ces tourbillons qui nous a réduits à l'état de baleines de parapluie. Nous avons été enlevés à près de quarante-mille pieds ! Nous ne formons plus à l'intérieur, qu'une vraie salade ! Mon second a le bras cassé, mon mécanicien a la tête fendue, mon Rayon s'est éteint quand les machines se sont fracassées, et... et... de grâce, donnez-moi ma hauteur, capitaine ! Nous craignons d'être en train de tomber.

— Six-mille-huit-cents. Pouvez-vous la maintenir ?

Le capitaine Purnall, adoucissant le ton, se penche à mi-corps en dehors du colloïde, les yeux grands ouverts et en reniflant. L'étranger fuit salement.

— Nous devrions, avec un peu de chance, nous trouver poussés dans Saint-John's. Nous sommes en train, pour le moment, de tâcher d'aveugler le réservoir d'avant ; mais, tout ce qu'il fait, c'est de rejeter le tampon, gémit le capitaine.

— Il tombe comme un boulet, dit tout bas le capitaine Purnall. Appelez le Ballon-Phare des Bancs, George.

— Notre cadran de hauteur indique qu'en nous tenant côte à côte avec le cul de plomb, nous sommes, dans les quelques dernières minutes, tombés de cinq-cents pieds. Le capitaine Purnall pousse une aiguille, et notre rayon signal se met à se promener dans la nuit, chatouillant l'infini de ses vibrants jets de lumière.

— Cela atteindra toujours quelque chose, dit-il, tandis que le capitaine Hodgson surveille le Cadran de Conversation Générale.

Il vient d'appeler le Ballon-Phare des Bancs du Nord, à quelques centaines de milles à l'ouest, et est en train d'exposer le cas.

— Je vais me tenir près de vous, rugit le capitaine Purnall à la silhouette solitaire qui se dessine sur le blockhaus.

— Est-ce si mauvais que cela ? répond-on. Il n'est pas assuré. C'est à moi.



— J'aurais dû m'en douter, grommelle Hodgson. Le risque de l'armateur est le pire de tous.

— Est-ce que je ne peux pas atteindre Saint-John's. pas même avec cette brise ? tremble la voix.

— Tenez-vous là, prêt à abandonner le bâtiment. Ne vous reste-t-il plus de force ascensionnelle ni d'avant, ni d'arrière ?

— Rien que les réservoirs du centre, et ils ne sont guère trop étanches. Vous comprenez, mon Rayon s'est éteint, et...

Il tousse dans l'exhalaison du gaz qui s'échappe.

— Pauvre Diable ! (Le mot ne parvient pas jusqu'à notre ami.) Que dit le Ballon-Phare, George ?

— Veut savoir s'il y a du danger pour le trafic. Dit qu'il se trouve lui-même dans un coup de vent et ne peut quitter son poste. J'ai lancé un Appel Général, de sorte que, même si l'on ne voit pas notre projection, il faut toujours que quelqu'un vienne au secours. sans quoi, c'est à nous que cela incombe ! Faut-il parer nos élingues ? Tenez bon ! Voici quelqu'un ! Un paquebot de la ligne Planète, encore ! Il sera ici dans l'espace d'un tic tac.

— Dites-lui de tenir ses élingues prêtes,

crie son frère capitaine. Il n'y a pas grand temps à perdre... Attachez votre second ! rugit-il au cul de plomb.

— Mon second va bien. C'est mon mécanicien... Il est devenu fou.

— Chassez-lui le gaz de la tête avec une clé à levier. Vite !

— Mais je peux atteindre Saint-John's. si vous restez à portée.

— Ce que vous allez atteindre, ce sont les profondeurs humides de l'Atlantique, d'ici vingt minutes. Vous êtes à moins de cinq-mille-huit-cents, maintenant. Prenez vos papiers.

Un paquebot Planète, en route vers l'Est, se soulève en une spirale superbe et nous masque en bourdonnant. Le colloïde de sa nacelle est ouvert, et ses élingues de transport pendent comme des tentacules. Nous éteignons notre projection, tandis qu'il s'ajuste, en gouvernant à un cheveu près, au-dessus du blockhaus du cul de plomb. Le second s'en vient, le bras attaché au flanc, et dégringole dans la civière. Un homme à l'horrible tête écarlate le suit, en criant qu'il lui faut retourner édifier son Rayon. Le second lui affirme qu'il va trouver un joli Rayon neuf tout prêt dans la chambre de la machine du paquebot. La tête aux bandages

monte, toute branlante d'excitation. Un garçonnet et une femme lui succèdent. Le paquebot applaudit au-dessus de nous, à renfort de « holà ! holà, ho ! » Et nous apercevons les visages des passagers au colloïde du salon.

— Une jolie femme ! À quel idiot le tour, maintenant ? fait le capitaine Purnall.

C'est le patron qui s'en vient, nous suppliant encore de rester à portée pour le voir atteindre Saint-John's. Le voilà qui redescend dans l'abîme, puis revient — à quoi nous autres, petits êtres humains dans le vide, applaudissons plus fort que jamais — avec le petit chat du bord. En haut volent les élingues sifflantes du paquebot, dont la nacelle se réadapte avec fracas, et qui reprend sa course pressée. Le cadran indique moins de trois-mille pieds.

Le Ballon-Phare signale qu'il nous faut nous occuper de l'épave en train de siffler maintenant son chant de mort, tandis qu'elle tombe au-dessous de nous en longs zigzags lassés.

— Tenez le projecteur dessus, et lancez un Avis Général, dit le capitaine Purnall, en la suivant dans sa descente.

Il n'en est nul besoin. Il n'est pas un paquebot de l'air qui ne sache ce que veut dire

cette projection verticale, et ne nous donne, à nous et à notre curée, un large champ libre.

— Mais, elle se noiera dans l'eau, n'est-ce pas ? demandé-je.

— Pas toujours, me répond-on. J'ai vu une épave tomber droit debout, se vider de ses machines comme à travers un tamis, et voler autour des Sentiers Inférieurs durant trois semaines, rien que sur ses citernes d'avant. Nous n'allons pas courir de risques. Donnez-lui le coup de grâce, George, et ayez l'œil. Il y a du gros temps devant nous.

Le capitaine Hodgson ouvre le colloïde de la nacelle, tire d'une secousse le fer fatal de son râtelier, lequel, dans les paquebots, se trouve généralement enchâssé à la façon d'un canapé dans un fumoir, et, à deux cents pieds, lâche le crampon. On entend le tournoiement des bras en forme de croissant qui s'ouvrent dans la descente. Le front de l'épave est agrippé, étoilé de part en part, et déchiré en diagonale. Elle tombe par l'arrière, notre projecteur sur elle, glisse comme une âme en détresse le long de l'impitoyable échelle de lumière, jusqu'à l'Atlantique, qui la recueille.

— Une jolie ordure ! dit Hodgson. Je me demande à quoi, dans le temps, cela pouvait ressembler ?

La même pensée venait de me traverser l'esprit. Et qu'aurait-ce été, si cette carcasse flottante s'était trouvée remplie de ces gens de jadis, élevés (voilà l'horreur !) chacun à croire qu'après la mort ils allaient pour toujours, c'était fort possible, à l'indicible tourment ?

Et il y a une génération à peine, nous-même (on sait maintenant que nous ne sommes que nos pères redéveloppés sur la Terre), oui, nous-mêmes, je le répète, nous nous décousons, défonçons, donnions le coup de grâce à plaisir.

Ici Tim, de la Passerelle de Commandement, nous crie d'avoir à revêtir nos « gonfleurs » et à lui apporter le sien sur-le-champ.

Endossant au plus vite les lourds complets de caoutchouc — les mécaniciens sont déjà habillés — nous nous gonflons aux robinets de pompe à air. Les gonfleurs du G.P.O. sont trois fois plus épais que les « flickers » d'un coureur, et chauffent abominablement sous les aisselles. Georges prend la roue jusqu'à ce que Tim se soit gonflé aux limites de la rotondité. Si, d'un coup de pied, vous l'envoyiez dinguer de la passerelle sur le pont, il se trouvait renvoyé d'un bond. Mais c'est 162 qui va donner le coup de pied.

— Le Ballon-Phare est fou... fou à lier,

ronfle-t-il en reprenant son commandement. Il déclare qu'il y a devant nous un « bourbier », et veut que je tire jusqu'au Groenland. Je verrai le bâtiment plutôt assommé d'abord ! Nous avons perdu une demi-heure en embarras à propos de ce canard mort, là en bas, et l'on voudrait maintenant que j'aie me frotter le dos tout autour du Pôle. En quoi donc s'imagine-t-il qu'est fait un paquebot-poste ? En soie gommée ? Dites-lui que nous arrivons tout droit, George.



George le boucle dans le Cadre et ap-





"The Mark Boat hangs herself up in her appointed place in the skies."

blêmir.

Le seul avertissement consiste en la tension électrique de la peau (je sens comme si j'étais un coussin de dentellière) et une irritabilité que le baragouinage de la Communication Générale met à deux doigts de la crise de nerfs.

Nous avons fait huit-mille pieds depuis que nous avons donné le coup de grâce au cul de plomb, et nos turbines nous fournissent un fort honnête deux-cent-dix nœuds.

Très loin, à l'ouest, un long barbouillage de rouge, bas, étendu, nous montre le Ballon-Phare des Bancs du Nord.

Des points de feu l'environnent, qui montent et descendent — planètes effarées à l'entour d'un soleil instable — navigation impuissante s'accrochant à sa lumière par besoin de compagnie. Pas étonnant qu'il n'ait pu quitter son poste.

Il nous avertit d'avoir à tenir l'œil sur le retour du mauvais tourbillon dans lequel (sa projection le montre) il est à l'instant même en train de se dévider.

Les abîmes de ténèbres, autour de nous, commencent à se remplir de pellicules vaguement lumineuses — formes inquiètes qui vont s'entrelaçant. L'une d'elles se change en un globe de flamme pâle qui, frémissant

d'impatience, attend que nous passions. Elle s'élançait furieusement à travers la noirceur, s'abat sur le bout même de notre nez, y piroquette un instant et s'éloigne en oscillant. Notre proue rugissante s'abaisse comme si cette lumière fût de plomb — s'abaisse et se redresse pour embarder et trébucher encore tous la prochaine rafale. Les doigts de Tim sur le garage de force frappent les cordes des numéros — 1 : 4 : 7 : — 2 : 4 : 6 : — 7 : 5 : 3 : et ainsi de suite ; car il ne marche que par ses réservoirs, en levant ou baissant le bâtiment à l'encontre de l'air malaisé. Les trois machines sont en marche, car plus tôt nous aurons d'un coup de patin franchi ce pas délicat, mieux cela vaudra. Plus haut nous n'osons nous risquer. Toute la voûte supérieure est chargée de pâles vapeurs de krypton, que le frottement de notre enveloppe peut pousser à des manifestations peu catholiques. Entre les niveaux supérieurs et inférieurs — 5 000 et 7 000, donne à entendre le Ballon-Phare — nous pouvons peut-être prendre la clef des champs si... Notre proue se revêt de flamme bleue et tombe comme une épée. Nul savoir humain ne pourrait marcher de pair avec les tensions changeantes. Un tourbillon nous attrape par le bec, et nous voici descendant un biais de deux-mille pieds à un angle (le cadran d'élévation et mon corps rebondissant en sont ga-

rants) de trente-cinq. Nos turbines poussent des cris perçants, les propulseurs ne peuvent mordre dans l'air raréfié ; Tim gare toute la force d'expansion de cinq réservoirs à la fois, et, grâce au seul poids du bâtiment, le pousse comme une balle de fusil à travers le maelström jusqu'à ce qu'il aille s'asseoir d'un choc sur une risée, à trois-mille pieds plus bas.

— Maintenant, ça y est ! me dit George dans l'oreille, Le frottement de notre enveloppe, cette dernière glissade, a fait le diable avec les tensions ! Ayez l'œil aux latéraux, Tim ; il va demander qu'on le tienne un peu en main.

— Je le tiens, répond-on. Viens-t'en, mon vieux.

Il remonte noblement, mais les latéraux le frappent de droite, de gauche, tels les ailerons d'anges en colère. Il se trouve dérangé de sa course des quatre points cardinaux à la fois, et remis en place d'un coup de poing, pour se voir aussitôt balancé de côté et précipité dans un nouveau chaos. Nous ne restons jamais un instant sans feu Saint-Elme en train soit de grimacer sur notre proue, soit de rouler tête par-dessus talons de l'avant au centre du bâtiment; et, au pétilllement de l'électricité autour et au dedans de nous tout ensemble, s'ajoute, une fois ou

deux, le crépitement de la grêle, de la grêle qui jamais sur nulle mer ne tombera. Il nous faut aller lentement, à coup de tangage, sous peine de nous casser les reins.

— L'air est un fluide parfaitement élastique, rugit George au-dessus du tumulte, à peu près aussi élastique qu'une mer debout au large du Fasnet, dites ?

George se montre moins que juste vis-à-vis du bon élément. Celui qui s'en va importuner les cieux en train de faire la balance de leurs comptes de volt, troubler les prix de marché du Très-Haut en lançant des coques d'acier à quatre-vingt-dix nœuds à travers des tensions électriques délicatement réglées, ne saurait se plaindre de quelque rudesse dans l'accueil. Tim l'affronta d'un air impassible, un coin de la lèvre inférieure ramassé sur une dent, les yeux flottant dans le noir à vingt mille devant lui, et, à chaque tour de la main, les jointures de ses doigts laissant échapper de farouches étincelles.

De temps à autre, il secouait la tête pour se débarrasser de la sueur qui lui noyait les sourcils, et c'était le moment que George, attentif, choisissait pour se glisser le long du garde-fou et lui éponger le visage à l'aide d'un grand mouchoir rouge.

Je n'avais jamais imaginé qu'un être humain pût fournir un labeur aussi continu ni

penser avec autant de recueillement que fit Tim durant cette demi-heure d'enfer, où la tourmente fut à son comble. Nous étions tirés ici et là par des aspirations chaudes ou glacées, recrachés au sommet de remous, pris pour une toupie par eux, et brutalement jetés à l'écart par des latéraux, tout cela sous un torrent étourdissant d'étoiles et en compagnie d'une Lune titubante. J'entendais le dé clic précipité du levier de la machine centrale en son va et vient, le grondement sourd des garages de force, et, dominant les vents qui hurlaient au dehors, le cri du gouvernail d'avant gougeant dans n'importe quelle accalmie qui promît un instant de prise. Nous finîmes par nous hisser sur un vent de côté, gouvernail d'avant et propulseur de bâbord ensemble ; et, seul, le plus aimable des balancements de réservoirs nous empêcha de tourner comme la balle de fusil de jadis.

— Nous sommes tout de même arrivés à nous accrocher sous le vent de ce Ballon-Phare, cria George.

— Il n'y a pas de « sous le vent », protestai-je faiblement de l'endroit où j'oscillais, garrotté à une épontille. Comment voulez-vous qu'il y en ait ?

Il se prit à rire — pendant que nous plongeons dans un « borbier » de mille pieds — oui, cet homme rouge se prit à rire sous son

capuchon renflé !

— Regardez ! dit-il. Il nous faut, d'un coup de remontée, franchir tous ces réfugiés, là-bas.

Le Ballon-Phare était au-dessous de nous et un peu au sud-ouest, en train de flotter au centre de sa voie lactée éperdue. L'air, à chaque niveau, était encombré de lumières mouvantes. Je suppose que la plupart d'entre elles étaient couchées face au vent, mais, n'étant pas des hydres, elles ont échoué. Une embarcation magrébine, aux réservoirs par-dessous, étant montée à la limite de sa force ascensionnelle sans y trouver de profit, s'était laissée retomber de deux-mille pieds. Là, elle rencontra un superbe tourbillon, qui la souffla en l'air, en la faisant tourner comme une feuille morte. Au lieu d'intercepter le gaz, elle fit machine en arrière, et, naturellement, rebondit comme sur un mur presque dans le Ballon-Phare, lequel, ainsi que l'enregistra notre C. G., ne lui marchanda pas les expressions.

— S'ils se contentaient de tenir bon, tranquillement, cela vaudrait mieux, dit George dans une accalmie, pendant que nous grimpons comme une chauve-souris au-dessus d'eux tous. Mais il y a des patrons pour vouloir absolument naviguer sans force ascensionnelle suffisante. Qu'est-ce que ce TAD

croit être en train de faire, Tim ?

— Il croit jouer aux quatre coins, répondit Tim, d'un air impassible.

Un paquebot des Trans-Asiatiques Directs avait trouvé une bonace et cogné dedans de toute sa force. Mais, derrière cette bonace, se trouvait un tourbillon, de sorte que le T. A. D. se vit rejeté au loin comme un pots par une pichenette, tandis qu'il freinait furieusement, tout en fuyant en bas, à deux doigts de faire la culbute.

— Maintenant, j'espère que le voilà satisfait, dit Tim. Cela ne fait rien, je ne voudrais pas être Ballon-Phare... Si j'ai besoin de secours ? (Le Système de Communication Générale l'avait surpris.) George, vous pouvez dire à ce Monsieur, avec mes amitiés... amitié ! vous entendez, George... que je n'ai nul besoin de secours. Qui donc est l'officieuse boîte à sardines ?

— Un chasse-marée de Rimouski, en quête d'une remorque.

— Fort aimable de la part du chasse-marée de Rimouski. Ce paquebot-poste n'a pour le moment nul besoin d'être remorqué.

— Ces chasse-marée iront n'importe où courir la chance d'un sauvetage, expliqua George. Nous les appelons des pique-ordure.



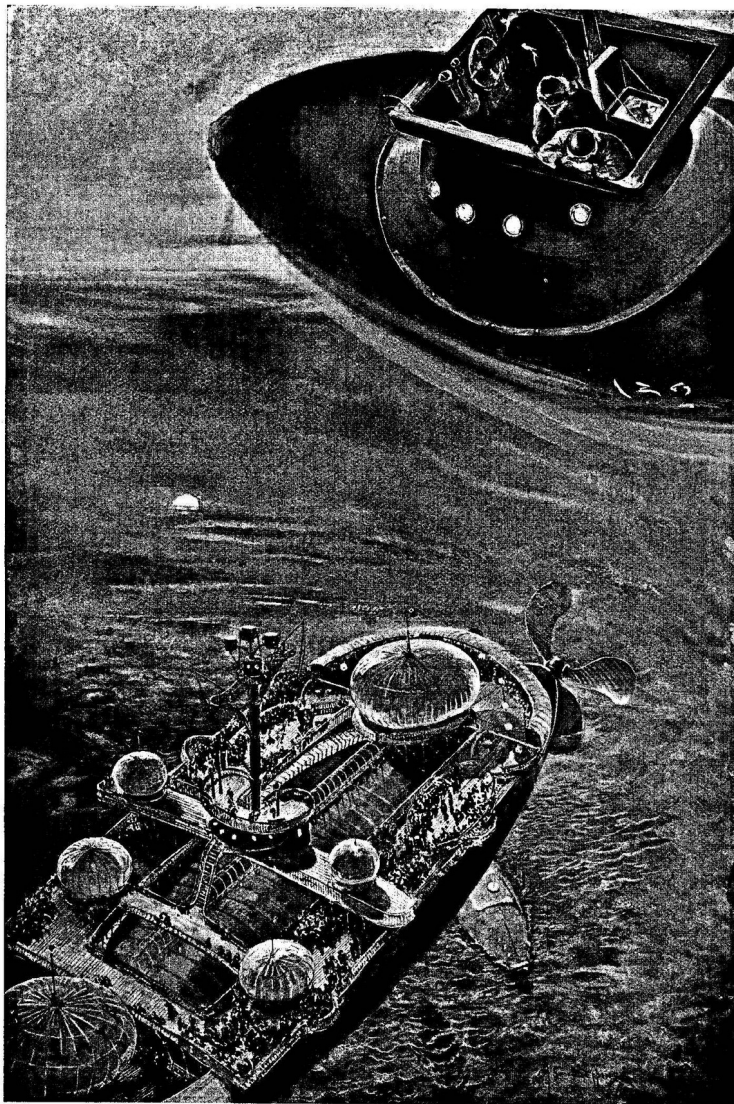
Un quatre-vingt-dix pieds, au long bec, en étincelant acier, flotta bien à l'aise un instant à portée de voix, ses élingues roulées toutes prêtes aux sauvetages, et ne portant qu'un seul homme dans sa tour ouverte, lequel homme fumait. Livré à l'insurrection des airs à travers lesquels nous nous frayions notre route, il demeurait en paix parfaite. Je vis la fumée de sa pipe monter tout tranquillement avant que son embarcation se laissât tomber, parut-il, comme une pierre dans un puits.

Nous venions de dépasser le Ballon-Phare et ses désordonnés voisins, lorsque l'orage prit fin de façon aussi soudaine qu'il avait commencé. Une étoile filante, du côté du nord, remplit le ciel de la verte clarté d'un météorite qui se dissipe dans notre atmosphère.

George dit : « Voilà qui peut, d'un coup de fer, aplanir toutes les tensions. »

Juste comme il parlait, les vents en conflit se calmèrent ; les niveaux se remplirent, les latéraux moururent en longues et molles houles ; les routes de l'air se trouvèrent nivelées devant nous.

En moins de trois minutes, la couvée qui se pressait autour du Ballon-Phare avait rembarqué ses phares et s'était dispersée à ses affaires.



“She passed slowly beneath us, heading northward.”

— Qu'est-ce-que c'est ? demandai-je sans plus de souffle. (L'orage de nerfs intérieur et le frémissement de l'électricité extérieur étaient passés, et mes gonfleurs pesaient comme plomb.) - Dieu seul le sait ! dit gravement le capitaine George. La friction de cette diablesse d'étoile filante a déchargé les différents niveaux. Ce n'est pas la première fois que je vois cela arriver. Phuuu ! Quel soulagement !

Nous tombâmes de dix à six mille pieds et nous débarrassâmes de nos complets visqueux. Tom intercepta le gaz et sortit du Cadre. Le Ballon-Phare s'avançait derrière nous. Tom ouvrit le colloïde sur ce silence céleste, et s'épongea le visage.

— Hé là, Williams ! cria-t-il. À un degré, sinon deux, du poste, à ce que je vois ?

— Cela se peut bien, repartit le Ballon-Phare. J'ai eu de la compagnie, ce soir.

— C'est ce que j'ai remarqué. N'était-ce pas ce qu'on appelle un *petit zéphyr* ?

— Je vous ai averti. Pourquoi n'avez-vous pas pris le large vers le Nord ? Les paquebots en route vers l'est l'ont fait.

— Moi ? Jamais, tant que je ne ferai pas marcher un Sanatorium Polaire de tuberculeux. Je louchais à travers un colloïde, que vous étiez encore au berceau, mon petit.

— Je serais le dernier homme à le nier, répliqua doucement le capitaine du Ballon-Phare. La façon dont vous venez de le diriger — je suis assez bon juge en matière de trafic dans une tourmente d'électricité — était à mille révolutions au-dessus de tout ce que j'ai jamais vu.

Le dos de Tim s'assouplit visiblement sous l'effet de cette onction. Le capitaine George, sur la passerelle, cligne de l'œil et désigne le portrait d'une jeune fille singulièrement attrayante, épinglé sur l'étagère de la lunette de Tim, au-dessus de la roue.

Je comprends. Oui, je comprends parfaitement !

Il est question, au-dessus de nous, de « s'en venir prendre le thé vendredi », puis, c'est le bref récit du sort de l'épave, et Tim veut bien nous dire en descendant :

— Pour un type du B.C.A., le jeune William n'est pas tout à fait le fou à haute tension qu'on voit tant par ailleurs. Vous voulez prendre la direction, George ? Je vais jeter un coup d'œil autour de cette butée de bâbord... me semble qu'elle est un rien chaude... Et nous allons filer notre bonhomme de chemin.

Le Ballon-Phare s'éloigne en bourdonnant joyeusement, et s'en va se poser dans

son aire assignée. Il restera là, observatoire ouvert de toutes parts, poste de ballon de sauvetage, remorqueur de salut, cour de suprême appel sur un rayon de trois-cents milles dans toutes les directions, jusqu'à mercredi prochain, jour ou sa relève, glissant à travers les étoiles, s'en viendra prendre sa place assaillie par les vents. Sa coque noire, son blockhaus, ses élingues toujours prêtes représentent tout ce qui reste à la planète de ce vieux mot étrange : l'autorité. Il n'est responsable que vis-à-vis du Bureau de Contrôle Aérien, le B.C.A. qui se voit traité si cavalièrement par Tim. Mais ce corps, soumis moitié à l'élection, moitié à la nomination de quelques douzaines de personnes des deux sexes, est maître de toute cette planète-ci. « Le transport, c'est la civilisation, » dit notre devise. Théoriquement, nous faisons ce qui nous plaît, tant que nous ne nous mêlons pas du trafic ni de tout ce qu'il implique.

Pratiquement, le B.C.A. confirme ou annule tous les arrangements internationaux, et, à en juger d'après son dernier rapport, ne trouve notre tolérante, spirituelle et paresseuse planète que trop prompte à prendre toute la charge de l'administration publique sur ses épaules.

Je discute cela avec Tim, en sirotant du maté sur la passerelle, tandis que George

pousse le bâtiment au-dessus du blanc barbouillage des Bancs en belles courbes remontantes de cinquante milieu chacune. Le cadran de hauteur les transcrit sur le ruban en anglaise courante.

Tim en ramasse un écheveau et en examine les quelques derniers pieds, qui retracent le chemin de 162 à travers la tourmente d'électricité.

— Je n'ai pas eu une carte de fièvre comme ceci à montrer en cinq ans », fait-il tristement.

Le cadran de hauteur d'un paquebot-poste retrace le moindre mètre de la moindre course. Les rubans vont ensuite au B.C.A., qui les compare et en tire des photographies superposées pour l'instruction des capitaines. Tim étudie son irrévocable passé en secouant la tête.

— Hello ! Voici une chute de quinze-cents pieds à cinquante-cinq degrés. Nous devons alors nous être trouvés la tête en bas, George !

— Est-ce possible ! répond George. J'ai cru, sur le moment, le remarquer.

George peut ne pas avoir la promptitude de chat du capitaine Purnall, mais il est artiste jusqu'au bout des larges doigts qu'il fait jouer sur les arrêts de garage. Les déli-

cieuses courbes de vol s'éloignent sur le ruban sans jamais la moindre indécision. Le fuseau vertical de lumière du Ballon-Phare descend vers l'est, et se couche au nez des étoiles qui nous suivent. Vers l'ouest, où nulle planète ne se lèverait, les triples verticaux de la Baie de la Trinité (nous tenons toujours la route du Sud) font comme une brume dont le niveau reste bas. Nous semblons la seule chose en repos Sous l'étendue des cieux, flottant à l'aise jusqu'au moment où la révolution du globe nous présentera nos tours de débarcadère.

Et minute après minute notre horloge silencieuse nous donne un mille en seize secondes.

— À quelque belle nuit, dit Tim, nous en remontrerons au Maître de cette horloge.

— Le voici qui vient maintenant, fait George par-dessus son épaule. Je suis en train de chasser la nuit à l'ouest.

Les étoiles, devant nous, ne se ternissent guère plus que si l'on avait, sans qu'on s'en aperçoive, tiré dessus un voile de vapeur. Mais le profond retentissement de l'air sur notre enveloppe se change en acclamation joyeuse.

— La risée de l'aurore, dit Tim. Elle va continuer jusqu'à sa rencontre avec le soleil.

Regardez ! Regardez ! Voici les ténèbres repoussées au dessus de notre avant. Venez au colloïde d'arrière. Je vais vous montrer quelque chose.

La chambre de la machine est chaude et étouffante, les employés du fourgon dorment, et l'Esclave du Rayon est prêt à les imiter. Tim fait glisser le colloïde arrière, et révèle la courbe du monde — le pourpre étrangement sombre de l'océan — bordée d'or fumant et insoutenable au regard.

Alors, le soleil se lève, et, par le colloïde, frappe de cécité nos lampes. Tim le menace du regard.

— Des écureuils dans une cage, murmure-t-il. c'est tout ce que nous sommes. Des écureuils dans une cage ! Il va deux fois plus vite que nous.

Attends seulement quelques années, mon brillant ami, et nos enjambées t'étonneront. Nous te la ferons, nous autres, à la Josué ! »

Oui, c'est notre rêve : changer à notre gré toute la terre en Vallée d'Ajalon. Jusqu'ici, nous pouvons, en ces latitudes, faire sortir l'aurore à deux fois sa longueur normale. Mais, un jour — quand ce serait sur l'Équateur — nous nous maintiendrons de niveau avec le Soleil en sa pleine allure.

Nos regards plongent maintenant sur



une mer encombrée d'un lourd trafic. Un grand submersible émerge soudain de l'eau, puis un autre et un autre encore, avec un bruit de torrent, une sorte de succion et le bouillonnement sauvage de pressions soulagées. Les cargos de mer profonde remontent respirer après la longue nuit, et l'indolent océan est tout entier dessiné d'yeux de paon d'écume.

— Nous aussi, nous allons respirer, déclare Tim.

Et, lorsque nous revenons à la passerelle que George ferme, on ouvre les colloïdes, et l'air frais balaie le bâtiment. Nul besoin de se presser. Les contrats (on doit les réviser à la fin de l'année) accordent douze heures pour une course dont n'importe quel bâtiment peut se tirer en dix. Aussi prenons-nous notre petit déjeuner dans les bras d'un biais d'est qui nous pousse de l'avant à une allure de vingt nœuds languissants.

Pour jouir de la vie et du tabac, commencez-les l'un et l'autre par un matin ensoleillé, à quelque chose comme un demi-mille au-dessus des ceintures de nuages de l'Atlantique moiré, après qu'une tourmente d'électricité vous a nettoyé et détendu les nerfs. Pendant que nous discutons sur le trafic grossissant, avec la supériorité que vous donne un haut niveau à vous réservé, nous

entendîmes (et moi pour la première fois) l'hymne du matin sur un Ballon-Hôpital.

Il était voilé d'un écheveau d'ouate embrouillé au-dessous de nous, et nous perçûmes les chant avant de le voir émerger au soleil :

*« Oh, vous, Souffles de Dieu, bénissez le Seigneur ! Louez-Le et glorifiez-Le à jamais ! »*

Nous déposâmes nos casquettes et finies chorus. Lorsque notre ombre alla tomber à travers ses grandes plates-formes découvertes, ils levèrent tous les yeux et tendirent les mains en bons voisins, sans cesser pour cela de chanter. On distinguait fort bien les médecins, les infirmiers, le visage de bouton blanc des malades alités. Il passa lentement au-dessous de nous, en route vers le nord, son enveloppe, humide des rosées de la nuit, flamboyant au soleil. Tel il gagna l'abri d'un nuage et s'évanouit tandis que continuaient ses chants : *« Oh, vous, humbles et saints homme, de cœur, bénissez le Seigneur ! Louez-Le et glorifiez-Le à jamais. »*

— C'est un hôpital public, sans quoi il n'aurait pas chanté le Benedicite ; et c'est aussi un Groenlandais, sans quoi il n'aurait pas de stores à neige par-dessus ses colloïdes, finit par dire George. Il est sans doute en route pour Frederickshavn ou quelqu'un

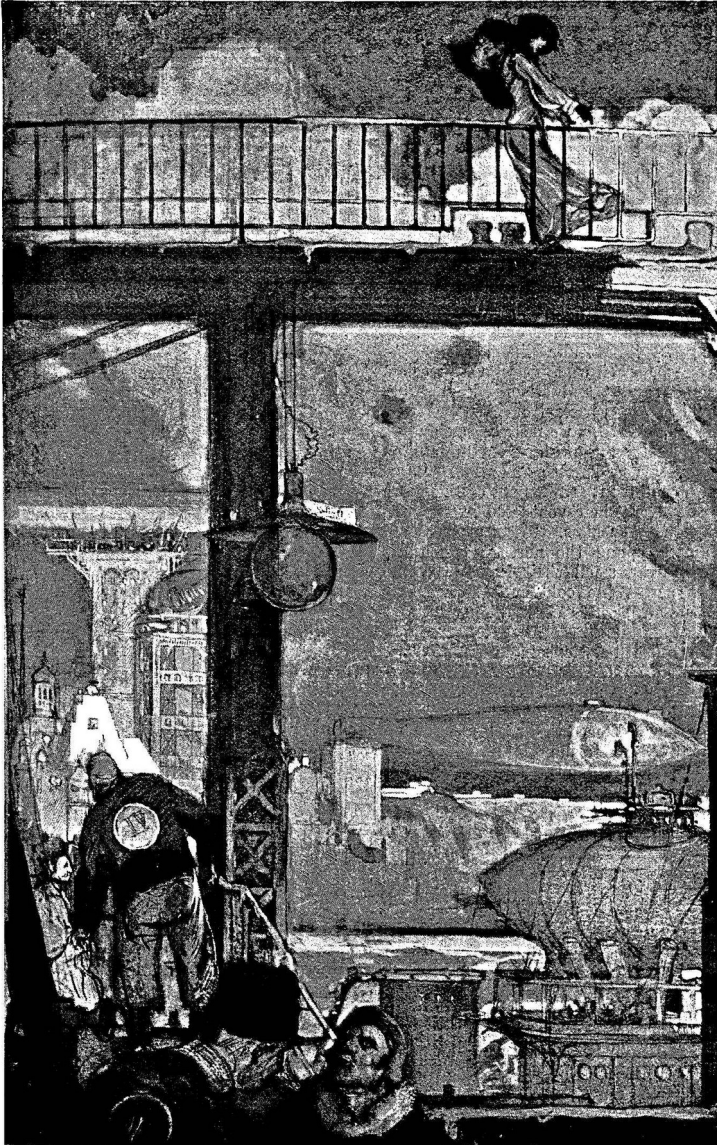
des sanatoria de glaciers. Si c'était un hôpital de blessés, il planerait au niveau de huit mille pieds. Oui... des phtisiques.

— C'est drôle, comme il n'y a rien de nouveau sous le soleil. J'ai lu quelque part, dit Tim à son tour, que les barbares hissaient leurs malades et leurs blessés au sommet des montagnes, parce que les microbes y étaient plus rares. Nous les haussons dans l'air stérilité pour un certain temps. C'est la même idée. Combien ces médecins prétendent-ils que nous avons ajouté à la moyenne de la vie humaine ?

— Trente années, répondit George on clignant de l'œil. Allons-nous les passer ici en haut, Tim ?

— Un coup d'aile en avant, donc ! Un coup d'aile ! Qu'est-ce qui vous en empêche ? dit en riant l'aîné des capitaines, tandis que nous rentrions à l'intérieur.

Nous maintînmes une bonne hauteur, afin de nous débarrasser de la navigation côtière et continentale ; et nous en avons besoin. Quoique notre route n'en soit nullement une fréquentée, il y a tout le temps, par ici, comme un constant filtrage de trafic. Nous rencontrâmes les pelletiers de la Baie d'Hudson sortis de la Grande Réserve, se hâtant d'opérer leur départ de Bonavista avec de la zibeline et du renard noir pour d'insatiables



“On the upper staging a little hooded figure stretched arms wide towards her father.”

marchés. Nous surcroisâmes des paquebots de Keewatin, petit et ratatinés peut-être, mais dont les capitaines, qui ne voient pas la terre entre Trepassy et le Cap Blanc, savent ce qu'ils rapportent d'or de l'Afrique Occidentale. Des Trans-Asiatiques Directs, nous en rencontrâmes en train d'accomplir sagement le tour du monde par le Cinquième Méridien à un honnête soixante-dix nœuds. Et des fruitiers Ackroyd & Hunt peints en blancs, venus du sud, fuyaient au-dessous de nous, leurs coques ventilées sifflant à l'instar de cerfs-volants chinois. Ils ont leur marché dans le Nord, parmi les sanatoria septentrionaux, où l'on sent, à travers les froides neiges, passer le parfum de leurs « grape-fruits » et de leurs bananes. Les bâtiments à bœufs de l'Argentine, nous les aperçûmes aussi, de capacité énorme et de contour disgracieux. Ils alimentent également les stations médicales du Nord, dans des ports enchaînés par les glaces, où les submersibles n'osent se lever.

Des péniches à minerai, au ventre jaune, et des citernes à pétrole d'Ungava s'en venaient tout à loisir du Nord, tels des cordons de canards sauvages exempts de crainte. Cela ne rapporte peut-être rien, de « faire voler » des minerais et de l'huile un mille de plus qu'il n'est nécessaire ; mais les risques du transbordement sur les submersibles

dans les banquises, passé Nain et Hébron, sont si grands, que ces lourds chargeurs volent droit sur Halifax, tout en parfumant l'air le long de la route. Ce sont les plus gros culs de plomb de là-haut, à part les cuves à grain de l'Athabasca. Mais ces derniers bâtiments, maintenant que le blé est fini, sont occupés, de l'autre côté de l'épaule du monde, à enlever le bois de charpente en Sibérie.

Nous nous dirigeâmes vers le Saint-Laurent (c'est étonnant comme les anciennes routes de l'eau nous attirent encore, nous autres enfants de l'air) et suivîmes sa large ligne d'encre semée de blocs de glace flottants, tout le long du Parc que la sagesse de nos pères... mais, qui ne connaît la route de Québec ?

Nous descendîmes aux Tours d'Arrivée des Hauteurs, de vingt minutes en avance sur l'heure, et restâmes là, pendus tranquillement, jusqu'à ce que le Paquebot Intermédiaire de Yokohama pût sortir et nous donner notre cale. Ce fut un spectacle curieux que de regarder l'action des saisines tout le long des rives glacées du fleuve, au fur et à mesure que les embarcations s'éloignaient ou venaient se fixer. Un gros Ham-bourgeois quittait Pont-Levis, et son équipage, en démontant les garde-corps de la

plateforme, se mit à chanter « Elsinore » — la plus vieille de nos plaintes. Vous la connaissez, cela va sans dire :

Mother Rugen's tea-house on the Baltic —  
Forty couple waltzing on the floor  
I And you can watch my Hay, For mutt  
go away And dance with Ella Sweyn at  
Elsinore !

Puis, tandis qu'ils s'esquintaient à remettre les platines :

Nor-Nor-Nor- Nor-  
Wett from Sonrabaya to the Baltic —  
Ninety knot an hoar to the Skaw !  
Mother Ragen's tea-home on the Baltic  
And a dance with Ella Sweyn at Elsinore !

Les saisines cédèrent avec un geste de congédiement indigné, comme si Québec, étincelante sous ses neiges, rejetait ces légers et indignes amants.

Les Hauteurs nous firent signe. Tim vira et se mit à monter ; mais sûrement alors fut-ce avec un appel passionné que les bras de la grande tour s'ouvrirent — ou le pensai-je, parce qu'au plus haut palier une petite silhouette encapuchonnée ouvrit aussi tout grands les bras vers son père ?

En dix secondes le fourgon avec ses employés descendit heurter le caisson de réception ; les garçons d'écurie prirent la place des mécaniciens aux turbines arrêtées, et Tim, plus orgueilleux de ceci que tout, me présenta à la jeune fille de la photographie sur l'étagère.

— Et à propos, lui dit-il, en s'avançant au soleil sous le chapeau de la vie civile, j'ai vu le jeune Williams dans le Ballon-Phare. Je l'ai invité à venir vendredi prendre le thé.







