



Jules Verne

**VOYAGES ET AVENTURES DU
CAPITAINE HATTERAS**



BIOGRAPHIE & INFORMATIONS

Nationalité : France

Né(e) à : Nantes, le 08/02/1828

Mort(e) à : Amiens, le 24/03/1905

Jules Verne est un écrivain français, dont une grande partie de l'œuvre est consacrée à des romans d'aventures et de science-fiction (appelés à l'époque de Jules Verne, romans d'anticipation).

Après un baccalauréat littéraire, Jules Verne suit des études de droit à Paris. Il se consacre ensuite au théâtre, grâce au soutien des Dumas, père et fils, et devient secrétaire du théâtre lyrique jusqu'en 1854 où il fait représenter des pièces écrites en collaboration avec Michel Carré.

Table des matières

PREMIÈRE PARTIE LES ANGLAIS AU PÔLE NORD.....	5
CHAPITRE PREMIER <i>LE FORWARD</i>	6
CHAPITRE II <i>UNE LETTRE INATTENDUE</i>	16
CHAPITRE III <i>LE DOCTEUR CLAWBONNY</i>	19
CHAPITRE IV <i>DOG-CAPTAIN</i>	29
CHAPITRE V <i>LA PLEINE MER</i>	38
CHAPITRE VI <i>LE GRAND COURANT POLAIRE</i>	48
CHAPITRE VII <i>L'ENTRÉE DU DÉTROIT DE DAVIS</i>	56
CHAPITRE VIII <i>PROPOS DE L'ÉQUIPAGE</i>	65
CHAPITRE IX <i>UNE NOUVELLE LETTRE</i>	76
CHAPITRE X <i>PÉRILLEUSE NAVIGATION</i>	84
CHAPITRE XI <i>LE POUCE-DU-DIABLE</i>	93
CHAPITRE XII <i>LE CAPITAINE HATTERAS</i>	103
CHAPITRE XIII <i>LES PROJETS D'HATTERAS</i>	114
CHAPITRE XIV <i>EXPÉDITIONS À LA RECHERCHE DE FRANKLIN</i>	123
CHAPITRE XV <i>LE FORWARD REJETÉ DANS LE SUD</i>	131
CHAPITRE XVI <i>LE PÔLE MAGNÉTIQUE</i>	138
CHAPITRE XVII <i>LA CATASTROPHE DE SIR JOHN FRANKLIN</i>	147
CHAPITRE XVIII <i>LA ROUTE AU NORD</i>	152
CHAPITRE XIX <i>UNE BALEINE EN VUE</i>	158
CHAPITRE XX <i>L'ÎLE BEECHEY</i>	165
CHAPITRE XXI <i>LA MORT DE BELLOT</i>	174
CHAPITRE XXII <i>COMMENCEMENT DE RÉVOLTE</i>	182
CHAPITRE XXIII <i>L'ASSAUT DES GLAÇONS</i>	189
CHAPITRE XXIV <i>PRÉPARATIFS D'HIVERNAGE</i>	199
CHAPITRE XXV <i>UN VIEUX RENARD DE JAMES ROSS</i>	206

CHAPITRE XXVI <i>LE DERNIER MORCEAU DE CHARBON.</i>	216
CHAPITRE XXVII <i>LES GRANDS FROIDS DE NOËL.....</i>	223
CHAPITRE XXVIII <i>PRÉPARATIFS DE DÉPART.....</i>	231
CHAPITRE XXIX <i>À TRAVERS LES CHAMPS DE GLACE.....</i>	237
CHAPITRE XXX <i>LE CAIRN.....</i>	248
CHAPITRE XXXI <i>LA MORT DE SIMPSON.....</i>	255
CHAPITRE XXXII <i>LE RETOUR AU FORWARD.....</i>	262
SECONDE PARTIE <i>LE DÉSERT DE GLACE.....</i>	270
CHAPITRE I <i>L'INVENTAIRE DU DOCTEUR.....</i>	271
CHAPITRE II <i>LES PREMIÈRES PAROLES D'ALTAMONT..</i>	281
CHAPITRE III <i>DIX-SEPT JOURS DE MARCHE.....</i>	292
CHAPITRE IV <i>LA DERNIÈRE CHARGE DE POUDRE.....</i>	301
CHAPITRE V <i>LE PHOQUE ET L'OURS.....</i>	312
CHAPITRE VI <i>LE « PORPOISE ».....</i>	322
CHAPITRE VII <i>UNE DISCUSSION CARTOLOGIQUE.....</i>	332
CHAPITRE VIII <i>EXCURSION AU NORD DE LA BAIE VICTORIA.....</i>	341
CHAPITRE IX <i>LE FROID ET LE CHAUD.....</i>	350
CHAPITRE X <i>LES PLAISIRS DE L'HIVERNAGE.....</i>	358
CHAPITRE XI <i>TRACES INQUIÉTANTES.....</i>	368
CHAPITRE XII <i>LA PRISON DE GLACE.....</i>	379
CHAPITRE XIII <i>LA MINE.....</i>	388
CHAPITRE XIV <i>LE PRINTEMPS POLAIRE.....</i>	399
CHAPITRE XV <i>LE PASSAGE DU NORD-OUEST.....</i>	408
CHAPITRE XVI <i>L'ARCADIE BORÉALE.....</i>	419
CHAPITRE XVII <i>LA REVANCHE D'ALTAMONT.....</i>	428
CHAPITRE XVIII <i>LES DERNIERS PRÉPARATIFS.....</i>	435
CHAPITRE XIX <i>MARCHE AU NORD.....</i>	440
CHAPITRE XX <i>EMPREINTES SUR LA NEIGE.....</i>	449
CHAPITRE XXI <i>LA MER LIBRE.....</i>	459

CHAPITRE XXII <i>LES APPROCHES DU PÔLE</i>	468
CHAPITRE XXIII <i>LE PAVILLON D'ANGLETERRE</i>	478
CHAPITRE XXIV <i>COURS DE COSMOGRAPHIE POLAIRE</i> ..	485
CHAPITRE XXV <i>LE MONT HATTERAS</i>	495
CHAPITRE XXVI <i>RETOUR AU SUD</i>	506
CHAPITRE XXVII <i>CONCLUSION</i>	515

PREMIÈRE PARTIE

LES ANGLAIS AU PÔLE NORD

CHAPITRE PREMIER

LE FORWARD



« Demain, à la marée descendante, le *brick le Forward*, capitaine, K. Z., second, Richard Shandon, partira de New Princes Docks pour une destination inconnue. »

Voilà ce que l'on avait pu lire dans le *Liverpool Herald* du 5 avril 1860.

Le départ d'un *brick* est un événement de peu d'importance pour le port le plus commerçant de l'Angleterre. Qui s'en apercevrait au milieu des navires de tout tonnage et de toute nationalité, que deux lieues de bassins à flot ont de la peine à contenir ?

Cependant, le 6 avril, dès le matin, une foule considérable couvrait les quais de New Princes Docks ; l'innombrable corporation des marins de la ville semblait s'y être donné rendez-vous. Les ouvriers des *warfs* environnants avaient abandonné leurs travaux, les négociants leurs sombres comptoirs, les marchands leurs magasins déserts. Les omnibus multicolores, qui longent le mur extérieur des bassins, déversaient à chaque minute leur

cargaison de curieux ; la ville ne paraissait plus avoir qu'une seule préoccupation : assister au départ du *Forward*.

Le Forward était un *brick* de cent soixante-dix tonneaux, muni d'une hélice et d'une machine à vapeur de la force de cent vingt chevaux. On l'eût volontiers confondu avec les autres *bricks* du port. Mais, s'il n'offrait rien d'extraordinaire aux yeux du public, les connaisseurs remarquaient en lui certaines particularités auxquelles un marin ne pouvait se méprendre.

Aussi, à bord du *Nautilus*, ancré non loin, un groupe de matelots se livrait-il à mille conjectures sur la destination du *Forward*.

– Que penser, disait l'un, de cette mâture ? il n'est pas d'usage, pourtant, que les navires à vapeur soient si largement voilés.

– Il faut, répondit un quartier-maître à large figure rouge, il faut que ce bâtiment-là compte plus sur ses mâts que sur sa machine, et s'il a donné un tel développement à ses hautes voiles, c'est sans doute parce que les basses seront souvent masquées. Ainsi donc, ce n'est pas douteux pour moi, *le Forward* est destiné aux mers arctiques ou antarctiques, là où les montagnes de glace arrêtent le vent plus qu'il ne convient à un brave et solide navire.

– Vous devez avoir raison, maître Cornhill, reprit un troisième matelot. Avez-vous remarqué aussi cette étrave qui tombe droit à la mer ?

– Ajoute, dit maître Cornhill, qu'elle est revêtue d'un tranchant d'acier fondu affilé comme un rasoir, et capable de couper un trois-ponts en deux, si *le Forward*, lancé à toute vitesse, l'abordait par le travers.

– Bien sûr, répondit un pilote de la *Mersey*, car ce *brick*-là file joliment ses quatorze nœuds à l'heure avec son hélice. C'était merveille de le voir fendre le courant, quand il a fait ses essais. Croyez-moi, c'est un fin marcheur.

– Et à la voile, il n'est guère embarrassé non plus, reprit maître Cornhill ; il va droit dans le vent et gouverne à la main ! Voyez-vous, ce bateau-là va tâter des mers polaires, ou je ne m'appelle pas de mon nom ! Et tenez, encore un détail ! Avez-vous remarqué la large jaumière par laquelle passe la tête de son gouvernail ?

– C'est ma foi vrai, répondirent les interlocuteurs de maître Cornhill ; mais qu'est-ce que cela prouve ?

– Cela prouve, mes garçons, riposta le maître avec une dédaigneuse satisfaction, que vous ne savez ni voir ni réfléchir ; cela prouve qu'on a voulu donner du jeu à la tête de ce gouvernail afin qu'il pût être facilement placé ou déplacé. Or, ignorez-vous qu'au milieu des glaces, c'est une manœuvre qui se reproduit souvent ?

– Parfaitement raisonné, répondirent les matelots du *Nautilus*.

– Et d'ailleurs, reprit l'un d'eux, le chargement de ce *brick* confirme l'opinion de maître Cornhill. Je le tiens de Clifton qui s'est bravement embarqué. *Le Forward* emporte des vivres pour cinq ou six ans, et du charbon en conséquence. Charbon et vivres, c'est là toute sa cargaison, avec une pacotille de vêtements de laine et de peaux de phoque.

– Eh bien, fit maître Cornhill, il n'y a plus à en douter ; mais enfin l'ami, puisque tu connais Clifton, Clifton ne t'a-t-il rien dit de sa destination ?

– Il n'a rien pu me dire ; il l'ignore ; l'équipage est engagé comme cela. Où va-t-il ? Il ne le saura guère que lorsqu'il sera arrivé.

– Et encore, répondit un incrédule, s'ils vont au diable, comme cela m'en a tout l'air.

– Mais aussi quelle paye, reprit l'ami de Clifton en s'animant, quelle haute paye ! cinq fois plus forte que la paye habituelle ! Ah ! sans cela, Richard Shandon n'aurait trouvé personne pour s'engager dans des circonstances pareilles ! Un bâtiment d'une forme étrange

qui va on ne sait où, et n'a pas l'air de vouloir beaucoup revenir ! Pour mon compte, cela ne m'aurait guère convenu.

– Convenu ou non, l'ami, répliqua maître Cornhill, tu n'aurais jamais pu faire partie de l'équipage du *Forward*.

– Et pourquoi cela ?

– Parce que tu n'es pas dans les conditions requises, je me suis laissé dire que les gens mariés en étaient exclus. Or tu es dans la grande catégorie. Donc, tu n'as pas besoin de faire la petite bouche, ce qui, de ta part d'ailleurs, serait un véritable tour de force.

Le matelot, ainsi interpellé, se prit à rire avec ses camarades, montrant ainsi combien la plaisanterie de maître Cornhill était juste.

– II n'y a pas jusqu'au nom de ce bâtiment, reprit Cornhill, satisfait de lui-même, qui ne soit terriblement audacieux ! *Le Forward*¹, *Forward* jusqu'où ? Sans compter qu'on ne connaît pas son capitaine, à ce *brick*-là ?

– Mais si, on le connaît, répondit un jeune matelot de figure assez naïve.

– Comment ! on le connaît ?

– Sans doute.

– Petit, fit Cornhill, en es-tu à croire que Shandon soit le capitaine du *Forward* ?

– Mais, répliqua le jeune marin...

– Sache donc que Shandon est le *commander*², pas autre chose ; c'est un brave et hardi marin, un baleinier qui a fait ses preuves, un solide compère, digne en tout de commander, mais enfin il ne commande pas ; il n'est pas plus capitaine que toi ou moi,

¹ *Forward*, en avant.

² Second d'un bâtiment anglais.

sauf mon respect ! Et quant à celui qui sera maître après Dieu à bord, il ne le connaît pas davantage. Lorsque le moment en sera venu, le vrai capitaine apparaîtra on ne sait comment et de je ne sais quel rivage des deux mondes, car Richard Shandon n'a pas dit et n'a pas eu la permission de dire vers quel point du globe il dirigerait son bâtiment.

– Cependant, maître Cornhill, reprit le jeune marin, je vous assure qu'il y a eu quelqu'un de présenté à bord, quelqu'un annoncé dans la lettre où la place de second était offerte à M. Shandon !

– Comment ! riposta Cornhill en fronçant le sourcil, tu vas me soutenir que *le Forward* a un capitaine à bord ?

– Mais oui, maître Cornhill.

– Tu me dis cela, à moi !

– Sans doute, puisque je le tiens de Johnson, le maître d'équipage.

– De maître Johnson ?

– Sans doute ; il me l'a dit à moi-même !

– Il te l'a dit ? Johnson ?

– Non seulement il m'a dit la chose, mais il m'a montré le capitaine.

– Il te l'a montré ! répliqua Cornhill stupéfait.

– Il me l'a montré.

– Et tu l'as vu ?

– Vu de mes propres yeux.

– Et qui est-ce ?

– C'est un chien.

– Un chien !

– Un chien à quatre pattes.

– Oui.

La stupéfaction fut grande parmi les marins du *Nautilus*. En toute autre circonstance, ils eussent éclaté de rire. Un chien capitaine d'un *brick* de cent soixante-dix tonneaux ! il y avait là de quoi étouffer ! Mais, ma foi, *le Forward* était un bâtiment si extraordinaire, qu'il fallait y regarder à deux fois avant de rire, avant de nier. D'ailleurs, maître Cornhill lui-même ne riait pas.

– Et c'est Johnson qui t'a montré ce capitaine d'un genre si nouveau, ce chien ? reprit-il en s'adressant au jeune matelot. Et tu l'as vu ?...

– Comme je vous vois, sauf votre respect !

– Eh bien, qu'en pensez-vous ? demandèrent les matelots à maître Cornhill.

– Je ne pense rien, répondit brusquement ce dernier, je ne pense rien, sinon que *le Forward* est un vaisseau du diable, ou de fous à mettre à Bedlam !

Les matelots continuèrent à regarder silencieusement *le Forward*, dont les préparatifs de départ touchaient à leur fin ; et pas un ne se rencontra parmi eux à prétendre que le maître d'équipage Johnson se fût moqué du jeune marin.

Cette histoire de chien avait déjà fait son chemin dans la ville, et parmi la foule des curieux plus d'un cherchait des yeux ce *captain-dog*, qui n'était pas éloigné de le croire un animal surnaturel.

Depuis plusieurs mois d'ailleurs, *le Forward* attirait l'attention publique ; ce qu'il y avait d'un peu extraordinaire dans sa construction, le mystère qui l'enveloppait, l'incognito gardé par son

capitaine, la façon dont Richard Shandon reçut la proposition de diriger son armement, le choix apporté à la composition de l'équipage, cette destination inconnue à peine soupçonnée de quelques-uns, tout contribuait à donner à ce *brick* une allure plus qu'étrange.

Pour un penseur, un rêveur, un philosophe, au surplus, rien d'émouvant comme un bâtiment en partance ; l'imagination le suit volontiers dans ses luttes avec la mer, dans ses combats livrés aux vents, dans cette course aventureuse qui ne finit pas toujours au port, et pour peu qu'un incident inaccoutumé se produise, le navire se présente sous une forme fantastique, même aux esprits rebelles en matière de fantaisie.

Ainsi du *Forward*. Et si le commun des spectateurs ne put faire les savantes remarques de maître Cornhill, les on dit accumulés pendant trois mois suffirent à défrayer les conversations liverpooliennes.

Le *brick* avait été mis en chantier à Birkenhead, véritable faubourg de la ville, situé sur la rive gauche de la Mersey, et mis en communication avec le port par le va-et-vient incessant des barques à vapeur.

Le constructeur, Scott & Co., l'un des plus habiles de l'Angleterre, avait reçu de Richard Shandon un devis et un plan détaillé, où le tonnage, les dimensions, le gabarit du *brick* étaient donnés avec le plus grand soin. On devinait dans ce projet la perspicacité d'un marin consommé. Shandon ayant des fonds considérables à sa disposition, les travaux commencèrent, et, suivant la recommandation du propriétaire inconnu, on alla rapidement.

Le *brick* fut construit avec une solidité à toute épreuve ; il était évidemment appelé à résister à d'énormes pressions, car sa membrure en bois de teack, sorte de chêne des Indes remarquable par son extrême dureté, fut en outre reliée par de fortes armatures de fer. On se demandait même dans le monde des marins pourquoi la coque d'un navire établi dans ces conditions de résistance n'était

pas faite de tôle, comme celle des autres bâtiments à vapeur. À cela, on répondait que l'ingénieur mystérieux avait ses raisons pour agir ainsi.

Peu à peu le *brick* prit figure sur le chantier, et ses qualités de force et de finesse frappèrent les connaisseurs. Ainsi que l'avaient remarqué les matelots du *Nautilus*, son étrave faisait un angle droit avec la quille ; elle était revêtue, non d'un éperon, mais d'un tranchant d'acier fondu dans les ateliers de R. Hawthorn de Newcastle. Cette proue de métal, resplendissant au soleil, donnait un air particulier au *brick*, bien qu'il n'eût rien d'absolument militaire. Cependant un canon du calibre 16 fut installé sur le gaillard d'avant ; monté sur pivot, il pouvait être facilement pointé dans toutes les directions ; il faut ajouter qu'il en était du canon comme de l'étrave ; ils avaient beau faire tous les deux, ils n'avaient rien de positivement guerrier.

Mais si le *brick* n'était pas un navire de guerre, ni un bâtiment de commerce, ni un yacht de plaisance, car on ne fait pas des promenades avec six ans d'approvisionnement dans sa cale, qu'était-ce donc ?

Un navire destiné à la recherche de *l'Erebus* et du *Terror*, et de sir John Franklin ? Pas davantage, car en 1859, l'année précédente, le commandant MacClintock était revenu des mers arctiques, rapportant la preuve certaine de la perte de cette malheureuse expédition.

Le Forward voulait-il donc tenter encore le fameux passage du Nord-Ouest ? À quoi bon ? le capitaine MacClure l'avait trouvé en 1853, et son lieutenant Creswel eut le premier l'honneur de contourner le continent américain du détroit de Behring au détroit de Davis.

Il était pourtant certain, indubitable pour des esprits compétents, que *le Forward* se préparait à affronter la région des glaces. Allait-il pousser vers le pôle Sud, plus loin que le baleinier Wedell, plus avant que le capitaine James Ross ? Mais à quoi bon, et dans quel but ?

On le voit, bien que le champ des conjectures fût extrêmement restreint, l'imagination trouvait encore moyen de s'y égarer.

Le lendemain du jour où le *brick* fut mis à flot, sa machine lui arriva, expédiée des ateliers de R. Hawthorn, de Newcastle.

Cette machine, de la force de cent vingt chevaux, à cylindres oscillants, tenait peu de place ; sa force était considérable pour un navire de cent soixante-dix tonneaux, largement voilé d'ailleurs, et qui jouissait d'une marche remarquable. Ses essais ne laissèrent aucun doute à cet égard, et même le maître d'équipage Johnson avait cru convenable d'exprimer de la sorte son opinion à l'ami de Clifton :

– Lorsque *le Forward* se sert en même temps de ses voiles et de son hélice, c'est à la voile qu'il arrive le plus vite.

L'ami de Clifton n'avait rien compris à cette proposition, mais il croyait tout possible de la part d'un navire commandé par un chien en personne.

Après l'installation de la machine à bord, commença l'arrimage des approvisionnements ; et ce ne fut pas peu de chose, car le navire emportait pour six ans de vivres. Ceux-ci consistaient en viande salée et séchée, en poisson fumé, en biscuit et en farine ; des montagnes de café et de thé furent précipitées dans les soutes en avalanches énormes. Richard Shandon présidait à l'aménagement de cette précieuse cargaison en homme qui s'y entend ; tout cela se trouvait casé, étiqueté, numéroté avec un ordre parfait ; on embarqua également une très grande provision de cette préparation indienne nommée *pemmican*, et qui renferme sous un petit volume beaucoup d'éléments nutritifs.

Cette nature de vivres ne laissait aucun doute sur la longueur de la croisière ; mais un esprit observateur comprenait de prime saut que *le Forward* allait naviguer dans les mers polaires, à la vue des barils de *lime-juice*³, de pastilles de chaux, des paquets de moutarde, de graines d'oseille et de *cochléaria*, en un mot, à

³ Jus de citron.

l'abondance de ces puissants antiscorbutiques, dont l'influence est si nécessaire dans les navigations australes ou boréales. Shandon avait sans doute reçu avis de soigner particulièrement cette partie de la cargaison, car il s'en préoccupa fort, non moins que de la pharmacie de voyage.

Si les armes ne furent pas nombreuses à bord, ce qui pouvait rassurer les esprits timides, la soute aux poudres regorgeait, détail de nature à effrayer. L'unique canon du gaillard d'avant ne pouvait avoir la prétention d'absorber cet approvisionnement. Cela donnait à penser. Il y avait également des scies gigantesques et des engins puissants, tels que leviers, masses de plomb, scies à main, haches énormes, etc., sans compter une recommandable quantité de *blasting-cylinders*⁴, dont l'explosion eût suffi à faire sauter la douane de Liverpool. Tout cela était étrange, sinon effrayant, sans parler des fusées, signaux, artifices et fanaux de mille espèces.

Les nombreux spectateurs des quais de New Princes Docks admiraient encore une longue baleinière en acajou, une pirogue de fer-blanc recouverte de *guttapercha*, et un certain nombre de *halkett-boats*, sortes de manteaux en caoutchouc, que l'on pouvait transformer en canots en soufflant dans leur doublure. Chacun se sentait de plus en plus intrigué, et même ému, car avec la marée descendante *le Forward* allait bientôt partir pour sa mystérieuse destination.

⁴ Sortes de pétards.

CHAPITRE II

UNE LETTRE INATTENDUE

Voici le texte de la lettre reçue par Richard Shandon huit mois auparavant.

« Aberdeen, 2 août 1859

« Monsieur Richard Shandon,

« Liverpool,

« Monsieur,

« La présente a pour but de vous donner avis d'une remise de seize mille livres sterling⁵ qui a été faite entre les mains de MM. Marcuart & Co., banquiers à Liverpool. Ci-joint une série de mandats signés de moi, qui vous permettront de disposer sur lesdits MM. Marcuart, jusqu'à concurrence des seize mille livres susmentionnées.

« Vous ne me connaissez pas. Peu importe. Je vous connais. Là est l'important.

« Je vous offre la place de second à bord du *brick le Forward* pour une campagne qui peut être longue et périlleuse.

« Si, non, rien de fait. Si, oui, cinq cents livres⁶ vous seront allouées comme traitement, et à l'expiration de chaque année, pendant toute la durée de la campagne vos appointements seront augmentés d'un dixième.

⁵ 400.000 francs.

⁶ 12.500 francs.

« Le *brick le Forward* n'existe pas. Vous aurez à le faire construire de façon qu'il puisse prendre la mer dans les premiers jours d'avril 1860 au plus tard. Ci-joint un plan détaillé avec devis. Vous vous y conformerez scrupuleusement. Le navire sera construit dans les chantiers de MM. Scott & Co., qui régleront avec vous.

« Je vous recommande particulièrement l'équipage du *Forward* ; il sera composé d'un capitaine, moi, d'un second, vous, d'un troisième officier, d'un maître d'équipage, de deux ingénieurs⁷, d'un *ice-master*⁸, de huit matelots et de deux chauffeurs, en tout dix-huit hommes, en y comprenant le docteur Clawbonny de cette ville, qui se présentera à vous en temps opportun.

« Il conviendra que les gens appelés à faire la campagne du *Forward* soient Anglais, libres, sans famille, célibataires, sobres, car l'usage des spiritueux et de la bière même ne sera pas toléré à bord, prêts à tout entreprendre comme à tout supporter. Vous les choisirez de préférence doués d'une constitution sanguine, et par cela même portant en eux à un plus haut degré le principe générateur de la chaleur animale.

« Vous leur offrirez une paye quintuple de leur paye habituelle, avec accroissement d'un dixième par chaque année de service. À la fin de la campagne, cinq cents livres seront assurées à chacun d'eux, et deux mille livres⁹ réservées à vous même. Ces fonds seront faits chez MM. Marcuart & Co., déjà nommés.

« Cette campagne sera longue et pénible, mais honorable. Vous n'avez donc pas à hésiter, monsieur Shandon.

« Réponse, poste restante, à Gotteborg (Suède), aux initiales K. Z.

⁷ Ingénieurs-mécaniciens

⁸ Pilote des glaces.

⁹ 50.000 francs.

« P. -S. Vous recevrez, le 15 février prochain, un chien grand danois, à lèvres pendantes, d'un fauve noirâtre, rayé transversalement de bandes noires. Vous l'installerez à bord, et vous le ferez nourrir de pain d'orge mélangé avec du bouillon de pain de suif¹⁰. Vous accuserez réception dudit chien à Livourne (Italie), mêmes initiales que dessus.

« Le capitaine du *Forward* se présentera et se fera reconnaître en temps utile. Au moment du départ, vous recevrez de nouvelles instructions.

« Le capitaine du *Forward*

« K. Z. »

¹⁰ Pain de suif ou pain de cretons très favorable à la nourriture des chiens.

CHAPITRE III

LE DOCTEUR CLAWBONNY

Richard Shandon était un bon marin ; il avait longtemps commandé les baleiniers dans les mers arctiques, avec une réputation solidement établie dans tout le Lancastre. Une pareille lettre pouvait à bon droit l'étonner ; il s'étonna donc, mais avec le sang-froid d'un homme qui en a vu d'autres.

Il se trouvait d'ailleurs dans les conditions voulues ; pas de femme, pas d'enfant, pas de parents : un homme libre s'il en fut. Donc, n'ayant personne à consulter, il se rendit tout droit chez MM. Marcuart & Co, banquiers.

« Si l'argent est là, se dit-il, le reste va tout seul. »

Il fut reçu dans la maison de banque avec les égards dus à un homme que seize mille livres attendent tranquillement dans une caisse ; ce point vérifié, Shandon se fit donner une feuille de papier blanc, et de sa grosse écriture de marin il envoya son acceptation à l'adresse indiquée.

Le jour même, il se mit en rapport avec les constructeurs de Birkenhead, et vingt-quatre heures après, la quille du *Forward* s'allongeait déjà sur les tins du chantier.

Richard Shandon était un garçon d'une quarantaine d'années, robuste, énergique et brave, trois qualités pour un marin, car elles donnent la confiance, la vigueur et le sang-froid. On lui reconnaissait un caractère jaloux et difficile ; aussi ne fut-il jamais aimé de ses matelots, mais craint. Cette réputation n'allait pas, d'ailleurs, jusqu'à rendre laborieuse la composition de son équipage, car on le savait habile à se tirer d'affaire.

Shandon craignait que le côté mystérieux de l'entreprise fût de nature à gêner ses mouvements. « Aussi, se dit-il, le mieux est de ne

rien ébruiter ; il y aurait de ces chiens de mer qui voudraient connaître le parce que et le pourquoi de l'affaire, et comme je ne sais rien, je serais fort empêché de leur répondre. Ce K. Z. est à coup sûr un drôle de particulier ; mais au bout du compte, il me connaît, il compte sur moi : cela suffit. Quant à son navire, il sera joliment tourné, et je ne m'appelle pas Richard Shandon, s'il n'est pas destiné à fréquenter la mer glaciale. Mais gardons cela pour moi et mes officiers. »

Sur ce, Shandon s'occupa de recruter son équipage, en se tenant dans les conditions de famille et de santé exigées par le capitaine.

Il connaissait un brave garçon très dévoué, bon marin, du nom de James Wall. Ce Wall pouvait avoir trente ans, et n'en était pas à son premier voyage dans les mers du Nord. Shandon lui proposa la place de troisième officier, et James Wall accepta les yeux fermés ; il ne demandait qu'à naviguer, et il aimait beaucoup son état. Shandon lui conta l'affaire en détail, ainsi qu'à un certain Johnson, dont il fit son maître d'équipage.

– Au petit bonheur, répondit James Wall ; autant cela qu'autre chose. Si c'est pour chercher le passage du Nord-Ouest, il y en a qui en reviennent.

– Pas toujours, répondit maître Johnson ; mais enfin ce n'est pas une raison pour n'y point aller.

– D'ailleurs, si nous ne nous trompons pas dans nos conjectures, reprit Shandon, il faut avouer que ce voyage s'entreprend dans de bonnes conditions. Ce sera un fin navire, ce *Forward*, et, muni d'une bonne machine, il pourra aller loin. Dix-huit hommes d'équipage, c'est tout ce qu'il nous faut.

– Dix-huit hommes, répliqua maître Johnson, autant que l'Américain Kane en avait à bord, quand il a fait sa fameuse pointe vers le pôle.

– C'est toujours singulier, reprit Wall, qu'un particulier tente encore de traverser la mer du détroit de Davis au détroit de

Behring. Les expéditions envoyées à la recherche de l'amiral Franklin ont déjà coûté plus de sept cent soixante mille livres¹¹ à l'Angleterre, sans produire aucun résultat pratique ! Qui diable peut encore risquer sa fortune dans une entreprise pareille ?

– D'abord, James, répondit Shandon, nous raisonnons sur une simple hypothèse. Irons-nous véritablement dans les mers boréales ou australes, je l'ignore, il s'agit peut-être de quelque nouvelle découverte à tenter. Au surplus, il doit se présenter un jour ou l'autre un certain docteur Clawbonny, qui en saura sans doute plus long, et sera chargé de nous instruire. Nous verrons bien.

– Attendons alors, dit maître Johnson ; pour ma part, je vais me mettre en quête de solides sujets, commandant ; et quant à leur principe de chaleur animale, comme dit le capitaine, je vous le garantis d'avance. Vous pouvez vous en rapporter à moi.

Ce Johnson était un homme précieux ; il connaissait la navigation des hautes latitudes, Il se trouvait en qualité de quartier-maître à bord du *Phénix*, qui fit partie des expéditions envoyées en 1853 à la recherche de Franklin ; ce brave marin fut même témoin de la mort du lieutenant français Bellot, qu'il accompagnait dans son excursion à travers les glaces. Johnson connaissait le personnel maritime de Liverpool, et se mit immédiatement en campagne pour recruter son monde.

Shandon, Wall et lui firent si bien, que dans les premiers jours de décembre leurs hommes se trouvèrent au complet ; mais ce ne fut pas sans difficultés ; beaucoup se tenaient alléchés par l'appât de la haute paye, que l'avenir de l'expédition effrayait, et plus d'un s'engagea résolument, qui vint plus tard rendre sa parole et ses acomptes, dissuadé par ses amis de tenter une pareille entreprise. Chacun d'ailleurs essayait de percer le mystère, et pressait de questions le commandant Richard. Celui-ci les renvoyait à maître Johnson.

¹¹ Dix-neuf millions.

– Que veux-tu que je te dise, mon ami ? répondait invariablement ce dernier ; je n'en sais pas plus long que toi. En tout cas, tu seras en bonne compagnie avec des lurons qui ne bronchent pas ; c'est quelque chose, cela ! ainsi donc, pas tant de réflexions : c'est à prendre ou à laisser !

Et la plupart prenaient.

– Tu comprends bien, ajoutait parfois le maître d'équipage, je n'ai que l'embarras du choix. Une haute paye ; comme on n'en a jamais vu de mémoire de marin, avec la certitude de trouver un joli capital au retour : il y a là de quoi allécher.

– Le fait est. répondaient les matelots, que cela est fort tentant ! de l'aisance jusqu'à la fin de ses jours !

– Je ne te dissimulerai point, reprenait Johnson, que la campagne sera longue, pénible, périlleuse ; cela est formellement dit dans nos instructions ; ainsi, il faut bien savoir à quoi l'on s'engage ; très probablement à tenter tout ce qu'il est humainement possible de faire, et peut-être plus encore ! Donc, si tu ne te sens pas un cœur hardi, un tempérament à toute épreuve, si tu n'as pas le diable au corps, si tu ne te dis pas que tu as vingt chances contre une d'y rester, si tu tiens en un mot à laisser ta peau dans un endroit plutôt que dans un autre, ici de préférence à là-bas, tourne-moi les talons, et cède ta place à un plus hardi compère !

– Mais au moins, maître Johnson, reprenait le matelot poussé au mur, au moins, vous connaissez le capitaine ?

– Le capitaine, c'est Richard Shandon, l'ami, jusqu'à ce qu'il s'en présente un autre.

Or, il faut le dire, c'était bien la pensée du commandant ; il se laissait facilement aller à cette idée, qu'au dernier moment il recevrait ses instructions précises sur le but du voyage, et qu'il demeurerait chef à bord du *Forward*. Il se plaisait même à répandre cette opinion, soit en causant avec ses officiers, soit en suivant les travaux de construction du *brick*, dont les premières

levées se dressaient sur les chantiers de Birkenhead, comme les côtes d'une baleine renversée.

Shandon et Johnson s'étaient strictement conformés à la recommandation touchant la santé des gens de l'équipage ; ceux-ci avaient une mine rassurante, et ils possédaient un principe de chaleur capable de chauffer la machine du *Forward* ; leurs membres élastiques, leur teint clair et fleuri les rendaient propres à réagir contre des froids intenses. C'étaient des hommes confiants et résolus, énergiques et solidement constitués ; ils ne jouissaient pas tous d'une vigueur égale ; Shandon avait même hésité à prendre quelques-uns d'entre eux, tels que les matelots Gripper et Garry, et le harponneur Simpson, qui lui semblaient un peu maigres ; mais, au demeurant, la charpente était bonne, le cœur chaud, et leur admission fut signée.

Tout cet équipage appartenait à la même secte de la religion protestante ; dans ces longues campagnes, la prière en commun, la lecture de la Bible doit souvent réunir des esprits divers, et les relever aux heures de découragement ; il importe donc qu'une dissidence ne puisse pas se produire. Shandon connaissait par expérience l'utilité de ces pratiques, et leur influence sur le moral d'un équipage ; aussi sont-elles toujours employées à bord des navires qui vont hiverner dans les mers polaires.

L'équipage composé, Shandon et ses deux officiers s'occupèrent des approvisionnements ; ils suivirent strictement les instructions du capitaine, instructions nettes, précises, détaillées, dans lesquelles les moindres articles se trouvaient portés en qualité et quantité. Grâce aux mandats dont le commandant disposait, chaque article fut payé comptant, avec une bonification de 8 pour cent, que Richard porta soigneusement au crédit de K. Z.

Équipage, approvisionnements, cargaison, tout se trouvait prêt en janvier 1860 ; le *Forward* prenait déjà tournure. Shandon ne passait pas un jour sans se rendre à Birkenhead.

Le 23 janvier, un matin, suivant son habitude, il se trouvait sur l'une de ces larges barques à vapeur, qui ont un gouvernail à chaque

extrémité pour éviter de virer de bord, et font incessamment le service entre les deux rives de la Mersey ; il régnait alors un de ces brouillards habituels, qui obligent les marins de la rivière à se diriger au moyen de la boussole, bien que leur trajet dure à peine dix minutes.

Cependant, quelque épais que fut ce brouillard, il ne put empêcher Shandon de voir un homme de petite taille, assez gros, à figure fine et réjouie, au regard aimable, qui s'avança vers lui, prit ses deux mains, et les secoua avec une ardeur, une pétulance, une familiarité « toute méridionale » eût dit un Français.

Mais si ce personnage n'était pas du Midi, il l'avait échappé belle ; il parlait, il gesticulait avec volubilité ; sa pensée devait à tout prix se faire jour au dehors, sous peine de faire éclater la machine. Ses yeux, petits comme les yeux de l'homme spirituel, sa bouche, grande et mobile, étaient autant de soupapes de sûreté qui lui permettaient de donner passage à ce trop-plein de lui-même ; il parlait, il parlait tant et si allégrement, il faut l'avouer, que Shandon n'y pouvait rien comprendre.

Seulement, le second du *Forward* ne tarda pas à reconnaître ce petit homme qu'il n'avait jamais vu ; il se fit un éclair dans son esprit, et au moment où l'autre commençait à respirer, Shandon glissa rapidement ces paroles :

– Le docteur Clawbonny ?

– Lui-même, en personne, commandant ! Voilà près d'un grand demi-quart d'heure que je vous cherche, que je vous demande partout et à tous ! Concevez-vous mon impatience ! cinq minutes de plus, et je perdais la tête ! C'est donc vous, commandant Richard ? vous existez réellement ? vous n'êtes point un mythe ? votre main, votre main ! que je la serre encore une fois dans la mienne ! Oui, c'est bien la main de Richard Shandon ! Or, s'il y a un commandant Richard, il existe un *brick* le *Forward* qu'il commande ; et s'il le commande, il partira ; et, s'il part, il prendra le docteur Clawbonny à son bord.

– Eh bien, oui, docteur, je suis Richard Shandon, il y a un *brick le Forward*, et il partira !

– C'est logique, répondit le docteur, après avoir fait une large provision d'air à expirer ; c'est logique. Aussi, vous me voyez en joie, je suis au comble de mes vœux ! Depuis longtemps, j'attendais une pareille circonstance, et je désirais entreprendre un semblable voyage. Or, avec vous, commandant...

– Permettez,... fit Shandon.

– Avec vous, reprit Clawbonny sans l'entendre, nous sommes sûrs d'aller loin, et de ne pas reculer d'une semelle.

– Mais,... reprit Shandon.

– Car vous avez fait vos preuves, commandant, et je connais vos états de service. Ah ! vous êtes un fier marin !

– Si vous voulez bien...

– Non, je ne veux pas que votre audace, votre bravoure et votre habileté soient mises un instant en doute, même par vous ! Le capitaine qui vous a choisi pour second est un homme qui s'y connaît, je vous en réponds !

– Mais il ne s'agit pas de cela, fit Shandon impatienté.

– Et de quoi s'agit-il donc ? Ne me faites pas languir plus longtemps !

– Vous ne me laissez pas parler, que diable ! Dites-moi, s'il vous plaît, docteur, comment vous avez été amené à faire partie de l'expédition du *Forward* ?

– Mais par une lettre, par une digne lettre que voici, lettre d'un brave capitaine, très laconique, mais très suffisante !

Et ce disant, le docteur tendit à Shandon une lettre ainsi conçue :

« Inverness, 22 janvier 1860.

« Au docteur Clawbonny, Liverpool.

« Si le docteur Clawbonny veut s'embarquer sur *le Forward*, pour une longue campagne, il peut se présenter au *commander* Richard Shandon, qui a reçu des instructions à son égard.

« Le capitaine du *Forward*,

« K. Z. »

– Et la lettre est arrivée ce matin, et me voilà prêt à prendre pied à bord du *Forward*.

– Mais au moins, reprit Shandon, savez-vous, docteur, quel est le but de ce voyage ?

– Pas le moins du monde ; mais que m'importe ? pourvu que j'aille quelque part ! On dit que je suis un savant ; on se trompe, commandant : je ne sais rien, et si j'ai publié quelques livres qui ne se vendent pas trop mal, j'ai eu tort ; le public est bien bon de les acheter ! Je ne sais rien, vous dis-je, si ce n'est que je suis un ignorant. Or, on m'offre de compléter, ou, pour mieux dire, de refaire mes connaissances en médecine, en chirurgie, en histoire, en géographie, en botanique, en minéralogie, en conchyliologie, en géodésie, en chimie, en physique, en mécanique, en hydrographie ; eh bien, j'accepte, et je vous assure que je ne me fais pas prier !

– Alors, reprit Shandon désappointé, vous ne savez pas où va *le Forward* ?

– Si, commandant ; il va là où il y a à apprendre, à découvrir, à s'instruire, à comparer, où se rencontrent d'autres mœurs, d'autres contrées, d'autres peuples à étudier dans l'exercice de leurs fonctions ; il va, en un mot, là où je ne suis jamais allé.

– Mais plus spécialement ? s'écria Shandon.

– Plus spécialement, répliqua le docteur, j’ai entendu dire qu’il faisait voile vers les mers boréales. Eh bien, va pour le septentrion !

– Au moins, demanda Shandon, vous connaissez son capitaine ?

– Pas le moins du monde ! Mais c’est un brave, vous pouvez m’en croire.

Le commandant et le docteur étant débarqués à Birkenhead, le premier mit le second au courant de la situation, et ce mystère enflamma l’imagination du docteur. La vue du *brick* lui causa des transports de joie. Depuis ce jour, il ne quitta plus Shandon, et vint chaque matin faire sa visite à la coque du *Forward*.

D’ailleurs, il fut spécialement chargé de surveiller l’installation de la pharmacie du bord.

Car c’était un médecin, et même un bon médecin que ce Clawbonny, mais peu pratiquant. À vingt-cinq ans docteur comme tout le monde, il fut un véritable savant à quarante ; très connu de la ville entière, il devint membre influent de la Société littéraire et philosophique de Liverpool. Sa petite fortune lui permettait de distribuer quelques conseils qui n’en valaient pas moins pour être gratuits ; aimé comme doit l’être un homme éminemment aimable, il ne fit jamais de mal à personne, pas même à lui ; vif et bavard, si l’on veut, mais le cœur sur la main, et la main dans celle de tout le monde.

Lorsque le bruit de son intronisation à bord du *Forward* se répandit dans la ville, ses amis mirent tout en œuvre pour le retenir, ce qui l’enracina plus profondément dans son idée ; or, quand le docteur s’était enraciné quelque part, bien habile qui l’eût arraché !

Depuis ce jour, les on dit, les suppositions, les appréhensions allèrent croissant ; mais cela n’empêcha pas le *Forward* d’être lancé le 5 février 1860. Deux mois plus tard, il était prêt à prendre la mer.

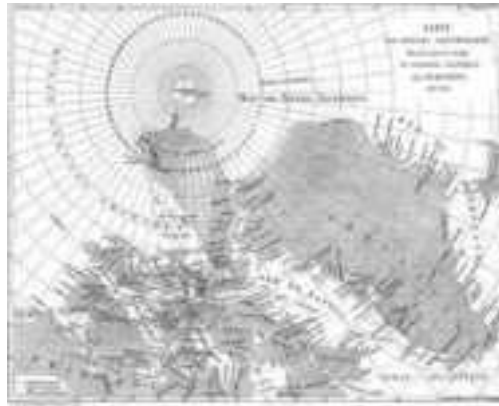
Le 15 mars, comme l'annonçait la lettre du capitaine, un chien de race danoise fut expédié par le *railway* d'Édimbourg à Liverpool, à l'adresse de Richard Shandon. L'animal paraissait hargneux, fuyard, même un peu sinistre, avec un singulier regard. Le nom du *Forward* se lisait sur son collier de cuivre. Le commandant l'installa à bord le jour même, et en accusa réception à Livourne aux initiales indiquées.

Ainsi donc, sauf le capitaine, l'équipage du *Forward* était complet. Il se décomposait comme suit

1°K. Z., capitaine. 2°Richard Shandon, commandant. 3°James Wall, troisième officier. 4°Le docteur Clawbonny. 5°Johnson, maître d'équipage. 6°Simpson, harponneur. 7°Bell, charpentier. 8°Brunton, premier ingénieur. 9°Plover, second ingénieur. 10°Strong (nègre), cuisinier. 11°Foker, *ice-master*. 12°Wolsten, armurier. 13°Bolton, matelot, 14°Garry, id. 15°Clifton, id. 16°Gripper, id. 17°Pen, id. 18°Waren, chauffeur.

CHAPITRE IV

DOG-CAPTAIN



Le jour du départ était arrivé avec le 5 avril. L'admission du docteur à bord rassurait un peu les esprits. Où le digne savant se proposait d'aller, on pouvait le suivre. Cependant la plupart des matelots ne laissaient pas d'être inquiets, et Shandon, craignant que la désertion ne fît quelques vides à son bord, souhaitait vivement d'être en mer. Les côtes hors de vue, l'équipage en prendrait son parti.

La cabine du docteur Clawbonny était située au fond de la dunette, et elle occupait tout l'arrière du navire. Les cabines du capitaine et du second, placées en retour, prenaient vue sur le pont. Celle du capitaine resta hermétiquement close, après avoir été garnie de divers instruments, de meubles, de vêtements de voyage, de livres, d'habits de rechange, et d'ustensiles indiqués dans une note détaillée. Suivant la recommandation de l'inconnu, la clef de cette cabine lui fut adressée à Lubeck ; il pouvait donc seul entrer chez lui.

Ce détail contrariait Shandon, et ôtait beaucoup de chances à son commandement en chef. Quant à sa propre cabine, il l'avait parfaitement appropriée aux besoins du voyage présumé, connaissant à fond les exigences d'une expédition polaire.

La chambre du troisième officier était placée dans le faux pont, qui formait un vaste dortoir à l'usage des matelots ; les hommes s'y trouvaient fort à l'aise, et ils eussent difficilement rencontré une installation aussi commode à bord de tout autre navire. On les soignait comme une cargaison de prix ; un vaste poêle occupait le milieu de la salle commune.

Le docteur Clawbonny était, lui, tout à son affaire ; il avait pris possession de sa cabine dès le 6 février, le lendemain même de la mise à l'eau du *Forward*.

– Le plus heureux des animaux, disait-il, serait un colimaçon qui pourrait se faire une coquille à son gré ; je vais tâcher d'être un colimaçon intelligent.

Et, ma foi, pour une coquille qu'il ne devait pas quitter de longtemps, sa cabine prenait bonne tournure ; le docteur se donnait un plaisir de savant ou d'enfant à mettre en ordre son bagage scientifique. Ses livres, ses herbiers, ses casiers, ses instruments de précision, ses appareils de physique, sa collection de thermomètres, de baromètres, d'hygromètres, d'udomètres, de lunettes, de compas, de sextants, de cartes, de plans, les fioles, les poudres, les flacons de sa pharmacie de voyage très complète, tout cela se classait avec un ordre qui eut fait honte au British Museum. Cet espace de six pieds carrés contenait d'incalculables richesses ; le docteur n'avait qu'à étendre la main, sans se déranger, pour devenir instantanément un médecin, un mathématicien, un astronome, un géographe, un botaniste ou un conchyliologue.

Il faut l'avouer, il était fier de ces aménagements, et heureux dans son sanctuaire flottant, que trois de ses plus maigres amis eussent suffi à remplir. Ceux-ci, d'ailleurs, y affluèrent bientôt avec une abondance qui devint gênante, même pour un homme aussi facile que le docteur, et, à l'encontre de Socrate, il finit par dire :

– Ma maison est petite, mais plutôt au ciel qu'elle ne fût jamais pleine d'amis !

Pour compléter la description du *Forward*, il suffira de dire que la niche du grand chien danois était construite sous la fenêtre

même de la cabine mystérieuse ; mais son sauvage habitant préférait errer dans l'entrepont et la cale du navire ; il semblait impossible à apprivoiser, et personne n'avait eu raison de son naturel bizarre ; on l'entendait, pendant la nuit surtout, pousser de lamentables hurlements qui résonnaient dans les cavités du bâtiment d'une façon sinistre.

Était-ce regret de son maître absent ? Était-ce instinct aux approches d'un périlleux voyage ? Était-ce pressentiment des dangers à venir ? Les matelots se prononçaient pour ce dernier motif, et plus d'un en plaisantait, qui prenait sérieusement ce chien-là pour un animal d'espèce diabolique.

Pen, homme fort brutal d'ailleurs, s'étant un jour élancé pour le frapper, tomba si malheureusement sur l'angle du cabestan, qu'il s'ouvrit affreusement le crâne. On pense bien que cet accident fut mis sur la conscience du fantastique animal.

Clifton, l'homme le plus superstitieux de l'équipage, fit aussi cette singulière remarque, que ce chien, lorsqu'il était sur la dunette, se promenait toujours du côté du vent ; et plus tard, quand le *brick* fut en mer et courut des bordées, le surprenant animal changeait de place après chaque virement, et se maintenait au vent, comme l'eût fait le capitaine du *Forward*.

Le docteur Clawbonny, dont la douceur et les caresses auraient apprivoisé un tigre, essaya vainement de gagner les bonnes grâces de ce chien ; il y perdit son temps et ses avances.

Cet animal, d'ailleurs, ne répondait à aucun des noms inscrits dans le calendrier cynégétique. Aussi les gens du bord finirent-ils par l'appeler Captain, car il paraissait parfaitement au courant des usages du bord. Ce chien-là avait évidemment navigué.

On comprend dès lors la réponse plaisante du maître d'équipage à l'ami de Clifton, et comment cette supposition ne trouva pas beaucoup d'incrédules ; plus d'un la répétait, en riant, qui s'attendait à voir ce chien, reprenant un beau jour sa forme humaine, commander la manœuvre d'une voix retentissante.

Si Richard Shandon ne ressentait pas de pareilles appréhensions, il n'était pas sans inquiétudes, et la veille du départ, le 5 avril au soir, il s'entretenait sur ce sujet avec le docteur, Wall et maître Johnson, dans le carré de la dunette.

Ces quatre personnages dégustaient alors un dixième grog, leur dernier sans doute, car, suivant les prescriptions de la lettre d'Aberdeen, tous les hommes de l'équipage, depuis le capitaine jusqu'au chauffeur, étaient *teetotalers*, c'est-à-dire qu'ils ne trouveraient à bord ni vin, ni bière, ni spiritueux, si ce n'est dans le cas de maladie, et par ordonnance du docteur.

Or, depuis une heure, la conversation roulait sur le départ. Si les instructions du capitaine se réalisaient jusqu'au bout, Shandon devait le lendemain même recevoir une lettre renfermant ses derniers ordres.

– Si cette lettre, disait le commandant, ne m'indique pas le nom du capitaine, elle doit au moins nous apprendre la destination du bâtiment. Sans cela, où le diriger ?

– Ma foi, répondait l'impatient docteur, à votre place, Shandon, je partirais même sans lettre ; elle saurait bien courir après nous, je vous en réponds.

– Vous ne doutez de rien, docteur ! Mais vers quel point du globe feriez-vous voile, s'il vous plaît ?

– Vers le pôle Nord, évidemment ! cela va sans dire, il n'y a pas de doute possible.

– Pas de doute possible ! répliqua Wall ; et pourquoi pas vers le pôle Sud ?

– Le pôle Sud, s'écria le docteur, jamais ! Est-ce que le capitaine aurait eu l'idée d'exposer un *brick* à la traversée de tout l'Atlantique ! prenez donc la peine d'y réfléchir, mon cher Wall.

– Le docteur a réponse à tout, répondit ce dernier.

– Va pour le Nord, reprit Shandon. Mais, dites-moi, docteur, est-ce au Spitzberg ? est-ce au Groënland ? est-ce au Labrador ? est-ce à la baie d’Hudson ? Si les routes aboutissent toutes au même but, c’est-à-dire à la banquise infranchissable, elles n’en sont pas moins nombreuses, et je serais fort embarrassé de me décider pour l’une ou pour l’autre. Avez-vous une réponse catégorique à me faire, docteur ?

– Non, répondit celui-ci, vexé de n’avoir rien à dire ; mais enfin, pour conclure, si vous ne recevez pas de lettre, que ferez-vous ?

– Je ne ferai rien ; j’attendrai.

– Vous ne partirez pas ! s’écria Clawbonny, en agitant son verre avec désespoir.

– Non, certes.

– C’est le plus sage, répondit doucement maître Johnson, tandis que le docteur se promenait autour de la table, car il ne pouvait tenir en place. Oui, c’est le plus sage ; et cependant une trop longue attente peut avoir des conséquences fâcheuses : d’abord, la saison est bonne, et si Nord il y a, nous devons profiter de la débâcle pour franchir le détroit de Davis ; en outre, l’équipage s’inquiète de plus en plus ; les amis, les camarades de nos hommes les poussent à quitter *le Forward*, et leur influence pourrait nous jouer un mauvais tour.

– Il faut ajouter, reprit James Wall, que si la panique se mettait parmi nos matelots, ils déserteraient jusqu’au dernier ; et je ne sais pas, commandant, si vous parviendriez à recomposer votre équipage.

– Mais que faire ? s’écria Shandon.

– Ce que vous avez dit, répliqua le docteur ; attendre, mais attendre jusqu’à demain avant de se désespérer. Les promesses du capitaine se sont accomplies jusqu’ici avec une régularité de bon augure ; il n’y a donc aucune raison de croire que nous ne serons

pas avertis de notre destination en temps utile ; je ne doute pas un seul instant que demain nous ne naviguions en pleine mer d'Irlande ; aussi, mes amis, je propose un dernier grog à notre heureux voyage ; il commence d'une façon un peu inexplicable, mais avec des marins comme vous il a mille chances pour bien finir.

Et tous les quatre, ils trinquèrent une dernière fois.

– Maintenant, commandant, reprit maître Johnson, si j'ai un conseil à vous donner, c'est de tout préparer pour le départ ; il faut que l'équipage vous croie certain de votre fait. Demain, qu'il arrive une lettre ou non, appareillez ; n'allumez pas vos fourneaux ; le vent a l'air de bien tenir ; rien ne sera plus facile que de descendre grand largue ; que le pilote monte à bord ; à l'heure de la marée, sortez des docks ; allez mouiller au-delà de la pointe de Birkenhead ; nos hommes n'auront plus aucune communication avec la terre, et si cette lettre diabolique arrive enfin, elle nous trouvera là comme ailleurs.

– Bien parlé, mon brave Johnson ! fit le docteur en tendant la main au vieux marin.

– Va comme il est dit ! répondit Shandon.

Chacun alors regagna sa cabine, et attendit dans un sommeil agité le lever du soleil.

Le lendemain, les premières distributions de lettres avaient eu lieu dans la ville, et pas une ne portait l'adresse du commandant Richard Shandon.

Néanmoins, celui-ci fit ses préparatifs de départ, le bruit s'en répandit immédiatement dans Liverpool, et, comme on l'a vu, une affluence extraordinaire de spectateurs se précipita sur les quais de New Princes Docks.

Beaucoup d'entre eux vinrent à bord du *brick*, qui pour embrasser une dernière fois un camarade, qui pour dissuader un ami, qui pour jeter un regard sur le navire étrange, qui pour

connaître enfin le but du voyage, et l'on murmurait à voir le commandant plus taciturne et plus réservé que jamais.

Il avait bien ses raisons pour cela.

Dix heures sonnèrent. Onze heures même. Le flot devait tomber vers une heure de l'après-midi. Shandon, du haut de la dunette, jetait un coup d'œil inquiet à la foule, cherchant à surprendre le secret de sa destinée sur un visage quelconque. Mais en vain. Les matelots du *Forward* exécutaient silencieusement ses ordres, ne le perdant pas des yeux, attendant toujours une communication qui ne se faisait pas.

Maître Johnson terminait les préparatifs de l'appareillage, le temps était couvert, et la houle très forte en dehors des bassins ; il ventait du sud-est avec une certaine violence, mais on pouvait facilement sortir de la Mersey.

À midi, rien encore. Le docteur Clawbonny se promenait avec agitation, lorgnant, gesticulant, *impatient de la mer*, comme il le disait avec une certaine élégance latine. Il se sentait ému, quoi qu'il pût faire. Shandon se mordait les lèvres jusqu'au sang.

En ce moment, Johnson s'approcha et lui dit :

– Commandant, si nous voulons profiter du flot, il ne faut pas perdre de temps ; nous ne serons pas dégagés des docks avant une bonne heure.

Shandon jeta un dernier regard autour de lui, et consulta sa montre. L'heure de la levée de midi était passée.

– Allez ! dit-il à son maître d'équipage.

– En route, vous autres ! cria celui-ci, en ordonnant aux spectateurs de vider le pont du *Forward*.

Il se fit alors un certain mouvement dans la foule qui se portait à la coupée du navire pour regagner le quai, tandis que les gens du *brick* détachaient les dernières amarres.

Or, la confusion inévitable de ces curieux que les matelots repoussaient sans beaucoup d'égards fut encore accrue par les hurlements du chien. Cet animal s'élança tout d'un coup du gaillard d'avant à travers la masse compacte des visiteurs. Il aboyait d'une voix sourde.

On s'écarta devant lui ; il sauta sur la dunette, et, chose incroyable, mais que mille témoins ont pu constater, ce *dog-captain* tenait une lettre entre ses dents.

– Une lettre ! s'écria Shandon ; mais *il* est donc à bord ?

– *Il* y était sans doute, mais il n'y est plus, répondit Johnson en montrant le pont complètement nettoyé de cette foule inconmode.

– Captain ! Captain ! ici ! s'écriait le docteur, en essayant de prendre la lettre que le chien écartait de sa main par des bonds violents.

Il semblait ne vouloir remettre son message qu'à Shandon lui-même.

– Ici, Captain ! fit ce dernier.

Le chien s'approcha ; Shandon prit la lettre sans difficulté, et Captain fit alors entendre trois aboiements clairs au milieu du silence profond qui régnait à bord et sur les quais.

Shandon tenait la lettre sans l'ouvrir.

– Mais lisez donc ! lisez donc ! s'écria le docteur.

Shandon regarda. L'adresse, sans date et sans indication de lieu, portait seulement :

« Au commandant Richard Shandon, à bord du *brick le Forward*. »

Shandon ouvrit la lettre, et lut :

« Vous vous dirigerez vers le cap Farewel. Vous l'atteindrez le 20 avril. Si le capitaine ne paraît pas à bord, vous franchirez le détroit de Davis, et vous remonterez la mer de Baffin jusqu'à la baie Melville.

« Le capitaine du *Forward*

« K. Z. »

Shandon plia soigneusement cette lettre laconique, la mit dans sa poche et donna l'ordre du départ. Sa voix, qui retentit seule au milieu des sifflements du vent d'est, avait quelque chose de solennel.

Bientôt *le Forward* fut hors des bassins, et, dirigé par un pilote de Liverpool, dont le petit cotre suivait à distance, il prit le courant de la Mersey. La foule se précipita sur le quai extérieur qui longe les Docks Victoria, afin d'entrevoir une dernière fois ce navire étrange. Les deux huniers, la misaine et la brigantine furent rapidement établis, et, sous cette voilure, *le Forward*, digne de son nom, après avoir contourné la pointe de Birkenhead, donna à toute vitesse dans la mer d'Irlande.

CHAPITRE V

LA PLEINE MER

Le vent, inégal mais favorable, précipitait avec force ses rafales d'avril. *Le Forward* fendait la mer rapidement, et son hélice, rendue folle, n'opposait aucun obstacle à sa marche. Vers les trois heures, il croisa le bateau à vapeur qui fait le service entre Liverpool et l'île de Man, et qui porte les trois jambes de Sicile écartelées sur ses tambours. Le capitaine le héla de son bord, dernier adieu qu'il fut donné d'entendre à l'équipage du *Forward*.

À cinq heures, le pilote remettait à Richard Shandon le commandement du navire, et regagnait son cotre, qui, virant au plus près, disparut bientôt dans le sud-ouest.

Vers le soir, le *brick* doubla le calf du Man, à l'extrémité méridionale de l'île de ce nom. Pendant la nuit, la mer fut très houleuse ; le *Forward* se comporta bien, laissa la pointe d'Ayr par le nord-ouest, et se dirigea vers le canal du Nord.

Johnson avait raison ; en mer, l'instinct maritime des matelots reprenait le dessus ; à voir la bonté du bâtiment, ils oubliaient l'étrangeté de la situation. La vie du bord s'établit régulièrement. Le docteur aspirait avec ivresse le vent de la mer ; il se promenait vigoureusement dans les rafales, et pour un savant il avait le pied assez marin.

– C'est une belle chose que la mer, dit-il à maître Johnson, en remontant sur le pont après le déjeuner. Je fais connaissance un peu tard avec elle, mais je me rattraperai.

– Vous avez raison, monsieur Clawbonny ; je donnerais tous les continents du monde pour un bout d'Océan. On prétend que les

marins se fatiguent vite de leur métier ; voilà quarante ans que je navigue, et je m'y plais comme au premier jour.

– Quelle jouissance vraie de se sentir un bon navire sous les pieds, et, si j'en juge bien, le *Forward* se conduit gaillardement !

– Vous jugez bien, docteur, répondît Shandon qui rejoignit les deux interlocuteurs ; c'est un bon bâtiment, et j'avoue que jamais navire destiné à une navigation dans les glaces n'aura été mieux pourvu et mieux équipé. Cela me rappelle qu'il y a trente ans passés le capitaine James Ross allant chercher le passage du Nord-Ouest...

– Montait la *Victoire*, dit vivement le docteur, *brick* d'un tonnage à peu près égal au nôtre, également muni d'une machine à vapeur...

– Comment ! vous savez cela ?

– Jugez-en, repartit le docteur ; alors les machines étaient encore dans l'enfance de l'art, et celle de la *Victoire* lui causa plus d'un retard préjudiciable ; le capitaine James Ross, après l'avoir réparée vainement pièce par pièce, finit par la démonter, et l'abandonna à son premier hivernage.

– Diable ! fit Shandon ; vous êtes au courant, je le vois.

– Que voulez-vous ? reprit le docteur ; à force de lire, j'ai lu les ouvrages de Parry, de Ross, de Franklin, les rapports de MacClure, de Kennedy, de Kane, de MacClintock, et il m'en est resté quelque chose. J'ajouterai même que ce MacClintock, à bord du *Fox*, *brick* à hélice dans le genre du nôtre, est allé plus facilement et plus directement à son but que tous ses devanciers.

– Cela est parfaitement vrai, répondit Shandon ; c'est un hardi marin que ce MacClintock ; je l'ai vu à l'œuvre ; vous pouvez ajouter que comme lui nous nous trouverons dès le mois d'avril dans le détroit de Davis, et, si nous parvenons à franchir les glaces, notre voyage sera considérablement avancé.

– À moins, repartit le docteur, qu’il ne nous arrive comme au *Fox*, en 1857, d’être pris dès la première année par les glaces du nord de la mer de Baffin, et d’hiverner au milieu de la banquise.

– Il faut espérer que nous serons plus heureux, monsieur Shandon, répondit maître Johnson ; et si avec un bâtiment comme le *Forward* on ne va pas où l’on veut, il faut y renoncer à jamais.

– D’ailleurs, reprit le docteur, si le capitaine est à bord, il saura mieux que nous ce qu’il faudra faire, et d’autant plus que nous l’ignorons complètement ; car sa lettre, singulièrement laconique, ne nous permet pas de deviner le but du voyage.

– C’est déjà beaucoup, répondit Shandon assez vivement, de connaître la route à suivre, et maintenant, pendant un bon mois, j’imagine, nous pouvons nous passer de l’intervention surnaturelle de cet inconnu et de ses instructions. D’ailleurs, vous savez mon opinion sur son compte.

– Hé ! hé ! fit le docteur ; je croyais comme vous que cet homme vous laisserait le commandement du navire, et ne viendrait jamais à bord ; mais...

– Mais ? répliqua Shandon avec une certaine contrariété.

– Mais, depuis l’arrivée de sa seconde lettre, j’ai dû modifier mes idées à cet égard.

– Et pourquoi cela, docteur ?

– Parce que si cette lettre vous indique la route à suivre, elle ne vous fait pas connaître la destination du *Forward* ; or, il faut bien savoir où l’on va. Le moyen, je vous le demande, qu’une troisième lettre vous parvienne, puisque nous voilà en pleine mer ! Sur les terres du Groënland, le service de la poste doit laisser à désirer. Voyez-vous, Shandon, j’imagine que ce gaillard-là nous attend dans quelque établissement danois, à Hosteinborg ou Uppernawik ; il aura été là compléter sa cargaison de peaux de phoques, acheter ses traîneaux et ses chiens, en un mot, réunir tout l’attirail que comporte un voyage dans les mers arctiques. Je serai donc peu

surpris de le voir un beau matin sortir de sa cabine, et commander la manœuvre de la façon la moins surnaturelle du monde.

– Possible, répondit Shandon d'un ton sec ; mais, en attendant, le vent fraîchit, et il n'est pas prudent de risquer ses perroquets par un temps pareil.

Shandon quitta le docteur et donna l'ordre de carguer les voiles hautes.

– Il y tient, dit le docteur au maître d'équipage.

– Oui, répondit ce dernier, et cela est fâcheux, car vous pourriez bien avoir raison, monsieur Clawbonny.

Le samedi vers le soir, le *Forward* doubla le *mull*¹² de Galloway, dont le phare fut relevé dans le nord-est ; pendant la nuit, on laissait le *mull* de Cantyre au nord, et à l'est le cap Fair sur la côte d'Irlande. Vers les trois heures du matin, le *brick*, prolongeant l'île Rathlin sur sa hanche de tribord, débouquait par le canal du Nord dans l'Océan.

C'était le dimanche, 8 avril ; les Anglais, et surtout les matelots, sont fort observateurs de ce jour ; aussi la lecture de la Bible, dont le docteur se chargea volontiers, occupa une partie de la matinée.

Le vent tournait alors à l'ouragan et tendait à rejeter le *brick* sur la côte d'Irlande ; les vagues furent très fortes, le roulis très dur. Si le docteur n'eut pas le mal de mer, c'est qu'il ne voulut pas l'avoir, car rien n'était plus facile. À midi, le cap Malinhead disparaissait dans le sud ; ce fut la dernière terre d'Europe que ces hardis marins dussent apercevoir, et plus d'un la regarda longtemps, qui sans doute ne devait jamais la revoir.

¹² Promontoire.

La latitude par observation était alors de 55° 57', et la longitude, d'après les chronomètres 7° 40'¹³.

L'ouragan se calma vers les neuf heures du soir ; *le Forward*, bon voilier, maintint sa route au nord-ouest. On put juger pendant cette journée de ses qualités marines ; suivant la remarque des connaisseurs de Liverpool, c'était avant tout un navire à voile.

Pendant les jours suivants, *le Forward* gagna rapidement dans le nord-ouest ; le vent passa dans le sud, et la mer fut prise d'une grosse houle. Le *brick* naviguait alors sous pleine voilure. Quelques pétrels et des puffins vinrent voltiger au-dessus de la dunette ; le docteur tua fort adroitement l'un de ces derniers, qui tomba heureusement à bord.

Simpson, le harponneur, s'en empara, et le rapporta à son propriétaire.

– Un vilain gibier, monsieur Clawbonny, dit-il.

– Qui fera un excellent repas, au contraire, mon ami !

– Quoi ! vous allez manger cela ?

– Et vous en goûterez, mon brave, fit le docteur en riant.

– Pouah ! répliqua Simpson ; mais c'est huileux et rance comme tous les oiseaux de mer.

– Bon ! répliqua le docteur ; j'ai une manière à moi d'accommoder ce gibier là, et si vous le reconnaissez après pour un oiseau de mer, je consens à ne plus en tuer un seul de ma vie.

– Vous êtes donc cuisinier, monsieur Clawbonny ? demanda Johnson.

– Un savant doit savoir un peu de tout.

¹³ Au méridien de Greenwich.

– Alors, défie-toi, Simpson, répondit le maître d'équipage ; le docteur est un habile homme, et il va nous faire prendre ce puffin pour une *groose*¹⁴ du meilleur goût.

Le fait est que le docteur eut complètement raison de son volatile ; il enleva habilement la graisse qui est située tout entière sous la peau, principalement sur les hanches, et avec elle disparut cette rancidité et cette odeur de poisson dont on a parfaitement le droit de se plaindre dans un oiseau. Ainsi préparé, le puffin fut déclaré excellent, et par Simpson lui-même.

Pendant le dernier ouragan, Richard Shandon s'était rendu compte des qualités de son équipage ; il avait analysé ses hommes un à un, comme doit le faire tout commandant qui veut parer aux dangers de l'avenir ; il savait sur quoi compter.

James Wall, officier tout dévoué à Richard, comprenait bien, exécutait bien, mais il pouvait manquer d'initiative ; au troisième rang, il se trouvait à sa place.

Johnson, rompu aux luttes de la mer, et vieux routier de l'océan Arctique, n'avait rien à apprendre en fait de sang-froid et d'audace.

Simpson, le harponneur, et Bell, le charpentier, étaient des hommes sûrs, esclaves du devoir et de la discipline. L'*ice-master* Foker, marin d'expérience, élevé à l'école de Johnson, devait rendre d'importants services.

Des autres matelots, Garry et Bolton semblaient être les meilleurs : Bolton, une sorte de loustic, gai et causeur ; Garry, un garçon de trente-cinq ans, à figure énergique, mais un peu pâle et triste.

Les trois matelots, Clifton, Gripper et Pen, semblaient moins ardents et moins résolus ; ils murmuraient volontiers. Gripper même avait voulu rompre son engagement au départ du *Forward* ; une sorte de honte le retint à bord. Si les choses marchaient bien,

¹⁴ Sorte de perdrix.

s'il n'y avait ni trop de dangers à courir ni trop de manœuvres à exécuter, on pouvait compter sur ces trois hommes ; mais il leur fallait une nourriture substantielle, car on peut dire qu'ils avaient le cœur au ventre. Quoique prévenus, ils s'accommodaient assez mal d'être *teetotalers*, et à l'heure du repas ils regrettaient le brandy ou le gin ; ils se rattrapaient cependant sur le café et le thé, distribués à bord avec une certaine prodigalité.

Quant aux deux ingénieurs, Brunton et Plover, et au chauffeur Waren, ils s'étaient contentés jusqu'ici de se croiser les bras.

Shandon savait donc à quoi s'en tenir sur le compte de chacun.

Le 14 avril, le *Forward* vint à couper le grand courant du gulf-stream qui, après avoir remonté le long de la côte orientale de l'Amérique jusqu'au banc de Terre-Neuve, s'incline vers le nord-est et prolonge les rivages de la Norvège. On se trouvait alors par 51° 37' de latitude et 22° 58' de longitude, à deux cents milles de la pointe du Groënland. Le temps se refroidit ; le thermomètre descendit à trente-deux degrés (0 centigrades) ¹⁵, c'est-à-dire au point de congélation.

Le docteur, sans prendre encore le vêtement des hivers arctiques, avait revêtu son costume de mer, à l'instar des matelots et des officiers ; il faisait plaisir à voir avec ses hautes bottes dans lesquelles il descendait tout d'un bloc, son vaste chapeau de toile huilée, un pantalon et une jaquette de même étoffe ; par les fortes pluies et les larges vagues que le *brick* embarquait, le docteur ressemblait à une sorte d'animal marin, comparaison qui ne laissait pas d'exciter sa fierté.

Pendant deux jours, la mer fut extrêmement mauvaise ; le vent tourna vers le nord-ouest et retarda la marche du *Forward*. Du 14 au 16 avril, la houle demeura très forte ; mais le lundi, il survint une violente averse qui eut pour résultat de calmer la mer presque immédiatement. Shandon fit observer cette particularité au docteur.

¹⁵ Il s'agit du thermomètre de Fahrenheit.

– Eh bien, répondit ce dernier, cela confirme les curieuses observations du baleinier Scoresby qui fit partie de la Société royale d'Edinburgh, dont j'ai l'honneur d'être membre correspondant. Vous voyez que pendant la pluie les vagues sont peu sensibles, même sous l'influence d'un vent violent. Au contraire, avec un temps sec, la mer serait plus agitée par une brise moins forte.

– Mais comment explique-t-on ce phénomène, docteur ?

– C'est bien simple ; on ne l'explique pas.

En ce moment, l'*ice-master*, qui faisait son quart dans les barres de perroquet, signala une masse flottante par tribord, à une quinzaine de milles sous le vent.

– Une montagne de glace dans ces parages ! s'écria le docteur.

Shandon braqua sa lunette dans la direction indiquée, et confirma l'annonce du pilote.

– Voilà qui est curieux ! dit le docteur.

– Cela vous étonne ? fit le commandant en riant. Comment ! nous serions assez heureux pour trouver quelque chose qui vous étonnât ?

– Cela m'étonne sans m'étonner, répondit en souriant le docteur, puisque le *brick Ann de Poole*, de Greenspond, fut pris en 1813 dans de véritables champs de glace par le quarante-quatrième degré de latitude nord, et que Dayement, son capitaine, les compta par centaines !

– Bon ! fit Shandon, vous avez encore à nous en apprendre là-dessus !

– -Oh ! peu de chose, répondit modestement l'aimable Clawbonny, si ce n'est que l'on a trouvé des glaces sous des latitudes encore plus basses.

– Cela, vous ne me l'apprenez pas, mon cher docteur, car, étant mousse à bord du sloop de guerre *le Fly*...

– En 1818, continua le docteur, à la fin de mars, comme qui dirait avril, vous avez passé entre deux grandes îles de glaces flottantes, par le quarante-deuxième degré de latitude.

– Ah ! c'est trop fort ! s'écria Shandon.

– Mais c'est vrai ; je n'ai donc pas lieu de m'étonner, puisque nous sommes deux degrés plus au nord, de rencontrer une montagne flottante par le travers du *Forward*.

– Vous êtes un puits, docteur, répondit le commandant, et avec vous il n'y a qu'à tirer le seau.

– Bon ! je tarirai plus vite que vous ne pensez ; et maintenant, si nous pouvons observer de près ce curieux phénomène, Shandon, je serai le plus heureux des docteurs.

– Justement. Johnson, fit Shandon en appelant son maître d'équipage, la brise, il me semble, a une tendance à fraîchir.

– Oui, commandant, répondit Johnson ; nous gagnons peu, et les courants du détroit de Davis vont bientôt se faire sentir.

– Vous avez raison, Johnson, et si nous voulons être le 20 avril en vue du cap Farewel, il faut marcher à la vapeur, ou bien nous serons jetés sur les côtes du Labrador. Monsieur Wall, veuillez donner l'ordre d'allumer les fourneaux.

Les ordres du commandant furent exécutés ; une heure après, la vapeur avait acquis une pression suffisante ; les voiles furent serrées, et l'hélice, tordant les flots sous ses branches, poussa violemment *le Forward* contre le vent du nord-ouest.

CHAPITRE VI

LE GRAND COURANT POLAIRE

Bientôt des bandes d'oiseaux de plus en plus nombreux, des pétrels, des puffins, des contre-mâtres, habitants de ces parages désolés, signalèrent l'approche du Groënland. *Le Forward* gagnait rapidement dans le nord, en laissant sous le vent une longue traînée de fumée noire.

Le mardi 17 avril, vers les onze heures du matin, l'*ice-master* signala la première vue du *blink* de la glace¹⁶. Il se trouvait à vingt milles au moins dans le nord-nord-ouest. Cette bande d'un blanc éblouissant éclairait vivement, malgré la présence de nuages assez épais, toute la partie de l'atmosphère voisine de l'horizon. Les gens d'expérience du bord ne purent se méprendre sur ce phénomène, et ils reconnurent à sa blancheur que ce *blink* devait venir d'un vaste champ de glace situé à une trentaine de milles au-delà de la portée de la vue, et provenait de la réflexion des rayons lumineux.

Vers le soir, le vent retomba dans le sud, et devint favorable ; Shandon put établir une bonne voilure, et, par mesure d'économie, il éteignit ses fourneaux. *Le Forward*, sous ses huniers, son foc et sa misaine, se dirigea vers le cap Farewel.

Le 18, à trois heures, un *ice-stream* fut reconnu à une ligne blanche peu épaisse, mais de couleur éclatante, qui tranchait vivement entre les lignes de la mer et du ciel. Il dérivait évidemment de la côte est du Groënland plutôt que du détroit de Davis, car les glaces se tiennent de préférence sur le bord occidental de la mer de Baffin. Une heure après, *le Forward* passait au milieu des pièces isolées du *ice-stream*, et, dans la partie la plus compacte,

¹⁶ Couleur particulière et brillante que prend l'atmosphère au-dessus d'une grande étendue de glace.

les glaces, quoique soudées entre elles, obéissaient au mouvement de la houle.

Le lendemain, au point du jour, la vigie signala un navire : c'était *le Valkyrien*, corvette danoise qui courait à contre-bord du *Forward* et se dirigeait vers le banc de Terre-Neuve. Le courant du détroit se faisait sentir, et Shandon dut forcer de voile pour le remonter.

En ce moment, le commandant, le docteur, James Wall et Johnson se trouvaient réunis sur la dunette, examinant la direction et la force de ce courant. Le docteur demanda s'il était avéré que ce courant existât uniformément dans la mer de Baffin.

– Sans doute, répondit Shandon, et les bâtiments à voile ont beaucoup de peine à le refouler.

– D'autant plus, ajouta James Wall, qu'on le rencontre aussi bien sur la côte orientale de l'Amérique que sur la côte occidentale du Groënland.

– Eh bien ! fit le docteur, voilà qui donne singulièrement raison aux chercheurs du passage du Nord-Ouest ! Ce courant marche avec une vitesse de cinq milles à l'heure environ, et il est difficile de supposer qu'il prenne naissance au fond d'un golfe.

– Ceci est d'autant mieux raisonné, docteur, reprit Shandon, que, si ce courant va du nord au sud, on trouve dans le détroit de Behring un courant contraire qui coule du sud au nord, et doit être l'origine de celui-ci.

– D'après cela, messieurs, dit le docteur, il faut admettre que l'Amérique est complètement détachée des terres polaires, et que les eaux du Pacifique se rendent, en contournant ses côtes, jusque dans l'Atlantique. D'ailleurs, la plus grande élévation des eaux du premier donne encore raison à leur écoulement vers les mers d'Europe.

– Mais, reprit Shandon, il doit y avoir des faits à l'appui de cette théorie ; et s'il y en a, ajouta-t-il avec une certaine ironie, notre savant universel doit les connaître.

– Ma foi, répliqua ce dernier avec une aimable satisfaction, si cela peut vous intéresser, je vous dirai que des baleines, blessées dans le détroit de Davis, ont été prises quelque temps après dans le voisinage de la Tartarie, portant encore à leur flanc le harpon européen.

– Et à moins qu'elles n'aient doublé le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance, répondit Shandon, il faut nécessairement qu'elles aient contourné les côtes septentrionales de l'Amérique. Voilà qui est indiscutable, docteur.

– Si cependant vous n'étiez pas convaincu, mon brave Shandon, fit le docteur en souriant, je pourrais produire encore d'autres faits, tels que ces bois flottés dont le détroit de Davis est rempli, mélèzes, trembles et autres essences tropicales. Or, nous savons que le *gulf-stream* empêcherait ces bois d'entrer dans le détroit ; si donc ils en sortent, ils n'ont pu y pénétrer que par le détroit de Behring.

– Je suis convaincu, docteur, et j'avoue qu'il serait difficile avec vous de demeurer incrédule.

– Ma foi, dit Johnson, voilà qui vient à propos pour éclairer la discussion. J'aperçois au large une pièce de bois d'une jolie dimension ; si le commandant veut le permettre, nous allons pêcher ce tronc d'arbre, le hisser à bord, et lui demander le nom de son pays.

– C'est cela, fit le docteur ! l'exemple après la règle.

Shandon donna les ordres nécessaires ; le *brick* se dirigea vers la pièce de bois signalée, et, bientôt après, l'équipage la hissait sur le pont, non sans peine.

C'était un tronc d'acajou, rongé par les vers jusqu'à son centre, circonstance sans laquelle il n'eût pas pu flotter.

– Voilà qui est triomphant, s'écria le docteur avec enthousiasme, car, puisque les courants de l'Atlantique n'ont pu le porter dans le détroit de Davis, puisqu'il n'a pu être chassé dans le bassin polaire par les fleuves de l'Amérique septentrionale, attendu que cet arbre-là croît sous l'Équateur, il est évident qu'il arrive en droite ligne de Behring. Et tenez, messieurs, voyez ces vers de mer qui l'ont rongé ; ils appartiennent aux espèces des pays chauds.

– II est certain, reprit Hall, que cela donne tort aux détracteurs du fameux passage.

– Mais cela les tue tout bonnement, répondit le docteur. Tenez, je vais vous faire l'itinéraire de ce bois d'acajou : il a été charrié vers l'océan Pacifique par quelque rivière de l'isthme de Panama ou du Guatemala ; de là, le courant l'a traîné le long des côtes d'Amérique jusqu'au détroit de Behring, et, bon gré, mal gré, il a dû entrer dans les mers polaires ; il n'est ni tellement vieux ni tellement imbibé qu'on ne puisse assigner une date récente à son départ ; il aura heureusement franchi les obstacles de cette longue suite de détroits qui aboutit à la mer de Baffin, et, vivement saisi par le courant boréal, il est venu par le détroit de Davis se faire prendre à bord du *Forward* pour la plus grande joie du docteur Clawbonny, qui demande au commandant la permission d'en garder un échantillon.

– Faites donc, reprit Shandon ; mais permettez-moi à mon tour de vous apprendre que vous ne serez pas le seul possesseur d'une épave pareille. Le gouverneur Danois de l'île de Disko...

– Sur la côte du Groënland, continua le docteur, possède une table d'acajou faite avec un tronc pêché dans les mêmes circonstances ; je le sais, mon cher Shandon ; eh bien, je ne lui envie pas sa table, car, si ce n'était l'embarras, j'aurais là de quoi me faire toute une chambre à coucher.

Pendant la nuit du mercredi au jeudi, le vent souffla avec une extrême violence ; le *drift wood*¹⁷ se montra plus fréquemment ; l'approche de la côte offrait des dangers à une époque où les montagnes de glace sont fort nombreuses ; le commandant fit donc diminuer de voiles, et le *Forward* courut seulement sous sa misaine et sa trinquette.

Le thermomètre descendit au-dessous du point de congélation. Shandon fit distribuer à l'équipage des vêtements convenables, une jaquette et un pantalon de laine, une chemise de flanelle, des bas de *wadmel*, comme en portent les paysans norvégiens. Chaque homme fut également muni d'une paire de bottes de mer parfaitement imperméables.

Quant à Captain, il se contentait de sa fourrure naturelle ; il paraissait peu sensible aux changements de température ; il devait avoir passé par plus d'une épreuve de ce genre, et, d'ailleurs, un danois n'avait pas le droit de se montrer difficile. On ne le voyait guère, et il se tenait presque toujours caché dans les parties les plus sombres du bâtiment.

Vers le soir, à travers une éclaircie de brouillard, la côte du Groënland se laissa entrevoir par 37° 27' de longitude ; le docteur, armé de sa lunette, put un instant distinguer une suite de pics sillonnés par de larges glaciers ; mais le brouillard se referma rapidement sur cette vision, comme le rideau d'un théâtre qui tombe au moment le plus intéressant de la pièce.

Le *Forward* se trouva, le 20 avril au matin, en vue d'un *ice-berg* haut de cent-cinquante pieds, échoué en cet endroit de temps immémorial ; les dégels n'ont pas prise sur lui, et respectent ses formes étranges. Snow l'a vu ; James Ross, en 1829, en prit un dessin exact, et en 1851, le lieutenant français Bellot, à bord du *Prince Albert*, le remarqua parfaitement. Naturellement le docteur voulut conserver l'image de cette montagne célèbre, et il en fit une esquisse très réussie.

¹⁷ Bois flotté.