

cognito pour Madrid, et, sans expliquer pourquoi ni comment, se mettra en communication télégraphique avec Montréal et San-Francisco, pour commander les bateaux à charbon. Ces bateaux, on ne saura pas à qui ils sont destinés, et ils resteront aux points désignés à la disposition du capitaine qui leur apportera un mot d'ordre convenu.

—Parfait ! Il devient presque impossible ainsi que Tudor Brown retrouve notre trace !

—Vous voulez dire "ma" trace, car j'espère bien que vous n'allez pas vous engager avec moi dans les mers arctiques ! dit Erik.

—Ma foi ! si, et je veux en avoir le cœur net ! répondit le docteur. Il ne sera pas dit que ce scélérat de Tudor Brown m'aura fait reculer !

—Moi non plus ! " s'écrièrent ensemble M. Bredejord et M. Malarius.

Le jeune commandant voulut combattre cette résolution, expliquer à ses amis les dangers et la monotonie du voyage qu'ils prétendaient faire avec lui. Mais il ne put rien contre une décision arrêtée. Les périls déjà courus en commun, disaient-ils, leur faisaient maintenant un devoir d'honneur d'aller jusqu'au bout. Le seul moyen de rendre un tel voyage acceptable pour les uns et les autres, était de ne pas se séparer. Toutes les précautions n'avaient-elles pas été prises à bord de l'*Alaska* pour ne pas souffrir du froid outre mesure ? Ce n'étaient pas des Suédois ou des Norvégiens qui craignaient une gelée !

Bref, Erik dut capituler, et il resta entendu que la modification de l'itinéraire ne changerait rien au personnel du navire.

On glissera rapidement sur la première partie du voyage. Le 2 avril, l'*Alaska* était à Lisbonne. Avant que les journaux portugais eussent seulement signalé sa présence, M. Bredejord s'était rendu à Madrid et mis en rapport, par l'intermédiaire d'une maison de banque et du câble transatlantique français, avec deux importantes maisons de Montréal et de San-Francisco. Il avait conclu l'envoi de bateaux à charbon à des points désignés et indiqué le mot d'ordre par lequel Erik se ferait reconnaître. Ce mot d'ordre n'était autre que la devise trouvée sur lui quand il flottait sur la bouée du *Cynthia* : *Semper idem*. Enfin, le 9 avril, ces transactions bien et dûment terminées, M. Bredejord rentré à Lisbonne, l'*Alaska* reprenait le large.

Le 25 du même mois, après une heureuse traversée de l'Atlantique, il arrivait à Montréal, y faisait du charbon et s'assurait que ses ordres avaient été pontuellement exécutés. Le 29, il quittait les eaux du Saint-Laurent pour franchir le lendemain le détroit de Belle Isle, qui sépare le Labrador de Terre-Neuve. Le 10 mai, il trouvait à Godhaven, sur la côte du Groënland, le bateau à charbon qui l'y avait précédé.

Erik savait fort bien qu'à cette date, il ne pouvait songer à franchir le Cercle arctique, ni s'engager dans les tortueux détours du passage du nord-ouest, encore fermé par les glaces sur la plus grande partie de sa longueur. Mais il comptait avec raison de prendre dans ces parages, si fréquentés par les baleiniers, des informations précises sur les meilleures cartes. Il put aussi acheter, à un prix d'ailleurs assez élevé, une douzaine de chiens qui devaient avec Klaas composer au besoin l'attelage des traîneaux.

Comme toutes les stations danoises de la côte du Groënland Godhaven n'est qu'un pauvre village et sert d'entrepôt aux marchands d'huiles ou de fourrures du pays. A cette époque de l'année, le froid n'y est guère plus vif qu'à Stockholm ou à Noroë. Mais Erik et ses amis constataient avec surprise, combien deux pays, situés à la même distance du pôle, peuvent être profondément différents. Goehaven se trouve précisément à la même latitude que Bergen. Or, tandis que la Norvège méridionale est, en avril, toute verte de forêts, d'arbres à fruits et même de vignes cultivées en espaliers sur des couches d'engrais, le Groënland est encore, en mai, caché sous les glaces et les neiges, et pas un arbre n'en égaye la monotonie. La forme du littoral norvégien, profondément

découpé en fiords et abrités par des chaînes d'îles, contribue presque autant que la tiédeur du Gulf-Stream à relever la température générale du pays. Au Groënland, au contraire, les côtes basses et régulières reçoivent de première main les brises du pôle. Aussi sont-elles bordées jusqu'au milieu de l'île d'une bande de glace de plusieurs pieds d'épaisseur.

Quinze jours s'écoulèrent dans cette relâche ; puis l'*Alaska* remonta le détroit de Davis en longeant la côte groënlandaise et franchit le cercle polaire.

Le 28 mai, il rencontra pour la première fois des glaces flottantes par 70° 15' de latitude nord avec une température de deux degrés au-dessous de zéro. Ces premières glaces étaient, il est vrai, dans un état complet d'émiettement ou dérivait par petites bandes isolées. Mais bientôt elles devinrent plus denses, et il fallut fréquemment, pour avancer, se frayer un passage à coups d'éperon. La navigation n'offrait encore ni dangers sérieux, ni difficultés réelles. A mille signes on s'apercevait pourtant que c'était là un monde nouveau.

Tous les objets un peu éloignés semblaient sans couleur et pour ainsi dire sans corps. L'œil ne savait où se reposer dans la perpétuelle mobilité des horizons, dont l'aspect se modifiait à chaque minute par l'action dissolvante des lames ou du soleil sur les masses flottantes. Mais c'était surtout la nuit, et sous les rayons du foyer électrique allumé dans le "nid de corbeau" de l'*Alaska*, que la mer de Baffin, où l'on venait d'entrer, prenait des aspects fantastiques.

" Qui pourrait, a dit un témoin oculaire, rendre ces images mélancoliques, les bruissements du flot sous les glaçons errants, le bruit singulier des grappes de neige qui s'abîment soudain et s'éteignent dans l'eau comme une flamme qui grésille ? Qui pourrait se figurer les splendides cascades qui ruissellent de tous côtés, les soulèvements d'écume produits par leur chute, l'effroi comique des oiseaux de mer en train de dormir sur un radeau de glace, et qui, perdant tout à coup leur point d'appui, s'envolent en tournoyant pour aller bientôt se poser derechef sur quelque autre ? Et, le matin, quelle bizarre fantasmagorie, quand le soleil, avec sa brillante aréole de cirrus, perce subitement le brouillard, laissant voir d'abord un petit pan de ciel bleu, qui va peu à peu s'agrandissant, et semble poursuivre, jusqu'aux limites de l'horizon, les nuées vaporeuses emportées dans une folle déroute ? "

Ces spectacles et tous ceux que présentent les mers glaciales, Erik et ses amis purent les contempler à loisir en quittant la côte du Groënland, qu'ils avaient longée jusqu'à la hauteur d'Uppernawik, pour se diriger ensuite vers l'ouest, et traverser la mer de Baffin dans toute sa largeur. Ici les difficultés devinrent plus sérieuses, car cette mer est le grand chemin des glaces polaires, entraînées par les innombrables courants qui y débouchent. L'*Alaska* avait presque incessamment à se frayer une voie à travers d'immenses champs de glace. Par moments, il se trouvait arrêté devant des barrières insurmontables qu'il fallait tourner, ne pouvant les rompre. Ou bien était assailli par des tempêtes de neige, qui couvraient le pont, les mâts et tous les agrès d'une ouate épaisse. Assiégé par des amoncellements de glaçons que le vent poussait tout à coup sur lui, il était menacé de s'envelopper sous leur masse. Ou encore, il s'engageait dans une "wacke", sorte de lac entouré par la banquise et fermé comme une impasse. En sortait-il pour retrouver la mer libre ? c'est alors surtout qu'il fallait ouvrir l'œil pour ne pas être pris en flanc par quelque iceberg monstrueux, arrivant du nord avec une vitesse vertigineuse, et dont la masse effrayante aurait écrasé l'*Alaska* comme une noisette. Mais un danger plus grave encore était celui des glaces sous-marines, que la quille heurtait et faisait basculer, — véritables paradoxes hydrostatiques, qui n'attendaient qu'un contact pour se redresser avec une violence souvent terrible en brisant tout sous leur coup de bélier. L'*Alaska* perdit ainsi ses deux chaloupes et se vit parfois obligé de hisser son hélice à bord afin d'en redresser les ailes. Il faut avoir passé par ces épreuves et les dangers de tous les instants que présente la navigation dans les mers arctiques, pour s'en faire une idée même approximative. Après,