

possible à l'entrée
occasion qui se pré-
voire arrivée, vous
la condition de la

n, vous vous intro-
laquelle peut s'ou-
troit. Vous aurez

postes, ce que vous
retour.

ations nécessaires,
emploieriez le temps
la rivière Nelson,
jusqu'à l'île aux
rts peuvent servir

de renseignements
cette région.

ussi tard que pos-
sible pour les fins
permettent la pru-
dence à recueillir les

n.
rs, leurs maisons,
x postes, et vous

déterminer dans
ble pour les fins
si sera en votre

eur.
OSTER."

Je quitte le quai
portés au livre

ssi l'expédition
Baie d'Hudson,

e, vu que nous
et qu'en ce qui
tive. C'est ce
sion que dans

le détroit la saison a cette année beaucoup avancé l'époque de l'ouverture de la saison
précédente.

Nous ne sommes pas plus tôt sorti d'Halifax qu'un épais brouillard nous force de
mettre nos machines à demi-vitesse, et nous ne faisons plus que 4½ nœuds à l'heure.
À l'exception de quelques éclaircies dans lesquelles on pouvait apercevoir un navire
à un demi-mille, quelquefois à un mille, le brouillard continue jusqu'au 26 à 5 heures
de l'après-midi.

Le 27 nous avons vent debout et une grosse mer, et ne pouvons faire qu'environ
deux nœuds à l'heure.

Le 28 juin nous avons une petite brise favorable et la mer est calme, et nous fai-
sons l'épreuve de la vitesse du navire, employant la détente maxima, et interceptant
la vapeur au huitième de la course. Il en résulte une dépense de 400 livres de char-
bon par heure et une vitesse de sept nœuds, ce qui, vu la lourde charge que nous
avons, est tout à fait satisfaisant. La qualité du charbon est excellente; les cendres
sont toutes robrûlées, et pendant six heures de marche à la vapeur durant lesquelles
il est consumé près de 2,500 livres de charbon, il n'est jeté à la mer qu'environ 220
livres de cendre. D'après l'épreuve que nous venons de faire, ce combustible donne
une consommation approximative de 4½ tonnes par 100 milles de distance; en y
mettant même 5 tonnes, j'ai assez de charbon pour un voyage de 8,500 milles, et
comme j'ai estimé le trajet à 6,400 milles, ma réserve, dans le cas où je serais retardé
par la glace, est amplement suffisante.

Le 29, à 8.30 du matin, nous arrivons au large de Blanc-Sablon, et nous dépê-
chons une embarcation avec des lettres qui sont remises à l'équipage d'un bateau em-
ployé par le capitaine Blandford, de Blanc-Sablon. Ce dernier avait bien voulu nous
offrir de faire parvenir les lettres que nous pourrions en aucun temps confier à ses
soins. A 9.30 notre chaloupe étant revenue, chargée d'une quantité de belle morue
fraîche, nous continuons notre course en nous tenant près de la côte nord. La journée
est brumeuse et de temps en temps tombe une ondée, mais le vent étant léger et la
mer unie, le navire se maintient à une vitesse de sept nœuds à l'heure. A 4 p. m.,
nous comptons dans les étroites limites de notre horizon, 29 banquises dont la plupart
sont échouées sur la côte nord du détroit.

Le 30 juin, en remontant la côte du Labrador, nous n'apercevons que peu de
grands icebergs, mais bon nombre de petits se rencontrent sur notre route, ce qui
indique que les banquises ont déjà commencé à se briser. Toute la journée nous avons
un vent irais du nord-est, avec temps froid; le vent est très piquant, et il est remar-
quable qu'il n'y a pas de houle, bien que le vent serait assez fort pour soulever une
assez grosse mer. Vers 10 heures du soir l'eau commence à s'animer, et l'apparence
du ciel à l'est, quand le temps s'éclaircit, me fait croire que nous avons passé sous le
vent d'un immense champ de glace qui devait s'étendre sur plus de 60 milles de lati-
tude et avoir une grande largeur, puisqu'il avait empêché la mer de s'agiter.

Le 1er juillet, à 3 heures a. m., nous passons l'île Bouledogue. Nous avons une
belle brise favorable et toute la journée le navire file huit nœuds à l'heure sous la voile
et à la vapeur. On rencontre un certain nombre de banquises dont quelques-unes
sont très grosses, une surtout qui s'élève jusqu'à 160 ou 170 pieds au dessus du niveau
de l'eau.

2 juillet. — A 7 heures du matin, le vent change et passe au nord, accompagné de
brume ainsi que de neige par intervalles. On aperçoit en avant de nous des bancs de
glace détachés, mais vu l'état du temps, je juge à propos de nous tenir au large
du bord de la glace jusqu'à ce que le temps s'éclaircisse. A 7 heures du soir, nous
prenons une bordée et nous nous dirigeons encore vers le nord; vers minuit le vent
s'est considérablement abattu et le navire avance rapidement, ayant dépassé la glace
aperçue le matin. Nous avons passé un grand nombre de banquises aujourd'hui. A
10 heures du soir, il y en a neuf grosses groupées ensemble, tout près du navire.

3 juillet. — A midi nous arrivons à la hauteur du cap Mufford et rencontrons de
la glace flottante. Elle est éparse et pourrie et nous pouvons faire six nœuds à l'heure
sans trop d'embardees. Nous longeons la côte toute la journée à travers cette glace;
temps clair.