

LE SECRET DE PATRICK O'DONOGHAN.

CHAPITRE I

L'ACCIDENT DE L'"ALASKA." (1)

L'*Alaska* s'était jeté entre les roches avec une telle violence qu'il s'y trouvait comme incrusté, et restait absolument immobile. Il ne semblait pas être dans une situation immédiatement critique pour l'équipage. Les lames, rencontrant cet obstacle inaccoutumé, venaient bien le battre, en balayant le pont et jetant leurs embruns jusque dans la mâture; mais la mer n'était pas assez grosse pour que cela constituât un danger pressant. Si le temps ne changeait pas, on pouvait compter arriver au jour sans nouveau désastre.

Erik vit cela d'un coup d'œil. Il avait naturellement pris le commandement, en sa qualité de premier officier. Après avoir donné l'ordre de fermer avec soin les sabords et les hublots et de jeter des bâches goudronnées sur toutes les ouvertures, pour le cas où la mer deviendrait plus forte, il descendit à fond de cale, en compagnie du maître charpentier. Là il constata avec une vive satisfaction qu'aucune voie d'eau ne s'était produite. Le revêtement extérieur de l'*Alaska* avait évidemment protégé sa coque interne, et la précaution prise en vue des glaces polaires s'était trouvée des plus efficaces contre le récif armoricain. A la vérité, la machine à vapeur s'était arrêtée net, détraquée par l'effroyable secousse. Mais il ne s'était pas produit d'explosion, et l'on n'avait pas d'avaries vitales à déplorer. Erik résolut d'attendre le jour pour débarquer son monde, si cela était nécessaire.

Il se contenta donc de faire tirer le canon, pour demander du secours à l'île de Sein, et de mettre à la mer la chaloupe à vapeur pour la dépêcher à Lorient.

"Nulle part, se disait-il avec raison, il n'avait chance de trouver des moyens de sauvetage plus prompts et plus puissants que dans ce grand arsenal maritime de la France occidentale !"

Ainsi, à cette heure tragique, où chacun à bord croyait tout perdu sans retour, il commençait déjà à espérer. Ou plutôt son âme intrépide était de celles qui ne connaissent pas le découragement et jamais ne s'avouent vaincues.

"Qu'il soit seulement possible de dégager l'*Alaska*, pensait-il, et nous verrons bien qui aura le dernier mot !"

Mais il n'avait garde d'exprimer encore cet espoir, que les autres auraient sans doute trouvé chimérique. Il dit seulement, en revenant de la visite dans la cale, que tout allait bien pour le présent, et qu'on avait largement le temps de recevoir du secours. Puis, il ordonna une distribution de thé au rhum à tout l'équipage.

Il n'en fallait pas plus pour mettre ces grands enfants en belle humeur. Le lancement de la chaloupe à vapeur s'opéra donc avec beaucoup d'entrain.

Comme il s'achevait, des fusées, parties du phare de Sein, annoncèrent que l'on venait au navire naufragé. Bientôt des feux rouges se montrèrent dans la nuit, et passèrent au vent de l'*Alaska*. Des voix hélèrent. On put leur répondre et savoir qu'on était naufragé sur la Basse-Froide de la chaussée de Sein. Une grande heure s'écoula avant qu'un canot pût accoster, tant le ressac était fort et l'opération périlleuse. Mais, enfin, les six hommes qui le montaient parvinrent à saisir un grelin et à se hisser sur l'*Alaska*.

C'étaient six rudes pêcheurs de Sein, — grands et intrépides gaillards, — qui n'en étaient pas à leur premier sauvetage. Ils approuvèrent pleinement l'idée de demander de l'aide à Lorient, car le petit port de l'île ne pouvait offrir les ressources nécessaires. Il fut convenu que deux d'entre eux participeraient dans la chaloupe à vapeur avec maaster Hersebom et Otto, dès que la lune arriverait au-dessus de l'horizon. En attendant, ils donnèrent quelques renseignements sur le théâtre du naufrage.

La chaussée de Sein est un haut-ford, en forme de pointe, qui part de l'île de Sein, dans la direction de l'ouest et s'étend à neuf milles de distance de cette île. Elle se divise en deux parties: le pont de Sein et la Basse-Froide.

Le Pont de Sein a environ quatre milles de longueur sur un mille et demi de large. Il se compose d'une suite de roches assez élevées, qui forment une chaîne au-dessus des eaux. La Basse-Froide prolonge le Pont de Sein sur cinq milles de longueur et deux tiers de mille de largeur moyenne; elle présente également un très grand nombre d'écueils, qui ne s'élèvent pas au dessus des hautes mers, et dont un très petit nombre seulement découvrent à mer basse. Les principaux sont Cornengen, Schomeur, Cornoc-ar-Goulet, Bas-Ven, Madiou et Ar-men. Ce sont les moins redoutables, parce qu'ils sont visibles. Le nombre et l'irrégularité des pointes sous-marines, encore incomplètement connues, l'extrême violence de la mer sur ce banc de sable, les courants qui le balayent en tous sens, en font le plus dangereux des abords et le plus fécond en naufrages. Aussi les phares de l'île de Sein et du Bec-du-Raz ont-ils été établis de manière à donner l'alignement de la chaussée, qui peut ainsi être reconnue et évitée par les navires venant de l'ouest. Mais elle est restée si périlleuse pour ceux qui viennent du sud, qu'on a dû se préoccuper, de longue date, d'en signaler la pointe par un feu spécial. Malheureusement, il n'existe à cette extrémité aucun filot ou rocher où l'on puisse construire, et la violence habituelle de la mer ne permet pas de songer à un feu flottant. Il a donc fallu se résoudre à élever le phare sur la roche d'Armen, située à trois milles de la pointe extrême. Encore les travaux sont-ils entourés de si grandes difficultés, que ce phare, commencé en 1867, douze ans plus tard, en 1879, n'était arrivé qu'à moitié hauteur, c'est-à-dire à treize mètres au-dessus des eaux. On cite telle année où il n'a été possible d'y travailler que pendant huit heures, quoique les ouvriers fussent constamment à guetter l'instant favorable. Le phare n'existait donc encore qu'en projet, au moment de la catastrophe de l'*Alaska*.

Mais cela ne suffisait pas à expliquer qu'on fût venu se jeter, en sortant de Brest, sur un danger pareil. Erik se promit d'approfondir la question aussitôt après le départ de la chaloupe à vapeur.

Ce départ put bientôt s'effectuer, la lune n'ayant pas tardé à paraître. Le jeune commandant décida alors que la bordée de quart resterait seule sur le pont, l'autre allant se reposer comme à l'ordinaire; puis, il descendit à la chambre d'honneur.

M. Bredejord, M. Malarius et le docteur veillaient auprès du cadavre. Ils se levèrent en voyant entrer Erik.

"Mon pauvre enfant, qu'est-ce enfin que ce drame, et comment tout ceci est-il arrivé? demanda le docteur.

— C'est inexplicable, répondit le jeune homme en se penchant sur la carte étalée sur le bureau du mort. Je sentais instinctivement, et je l'avais dit, que nous n'étions pas en bonne route. Mais, à mon estime et à celle de tout le monde, nous sommes à trois milles au moins de l'ouest de ce feu, — à peu près ici, ajouta-t-il en montrant un point sur la carte, — et vous le voyez, aucun danger n'y est indiqué... ni banc de sable, ni récifs!... La couleur foncée des grandes profondeurs!... C'est inconcevable!... On ne peut pourtant pas supposer une erreur dans une carte de l'amirauté britannique, et sur une région maritime aussi connue, aussi minutieusement relevée depuis des siècles!... Ce qui se passe est absurde comme un cauchemar!

— Ne peut-il y avoir eu erreur sur la position? N'a-t-on pas pris et ne prend-on pas encore un feu pour un autre? demanda M. Bredejord.

— C'est à peu près impossible dans un trajet aussi court que le nôtre, depuis notre sortie de Brest! dit Erik. Songez donc que nous n'avons pas un instant perdu les terres de vue et que nous sommes constamment allés d'un rocher à l'autre! Il faudrait supposer qu'un des feux portés sur la carte n'a pas été allumé, ou qu'un feu supplémentaire a été ajouté, — sup-

(1) L'épisode qui précède "Le Secret de Patrick O'Donoghane" a pour titre: "L'Espoir du Finistère", et forme la 130 livraison de la Bibliothèque à cinq cents.