

Vue du pont, cette lutte du génie de l'homme avec l'une des plus redoutables forces de la nature, offre un spectacle grand et terrible à la fois. Le bateau s'incline, roule et se campe de nouveau contre l'obstacle, lève sa proue sur la glace qu'il écrase de son poids en étoilant la surface de nombreuses fissures qui s'étendent à plus de cent pieds de chaque côté. Quelquefois, lorsque la glace est épaisse, le bateau reste immobile comme s'il était échoué, malgré les révolutions furieuses de l'hélice affolée. Si l'obstacle ne cède pas, le bateau recule sur deux ou trois fois sa longueur, revient à toute vapeur et frappe la glace avec la force d'un bélier battant les portes d'une ville assiégée. L'étrave garnie de fer ronge la glace le long et au sommet de l'échancrure, puis renouvelle son attaque jusqu'à ce que, à force de coups intelligemment dirigés, le bateau rompe la barrière.

Il arrive souvent qu'un bateau est saisi et enserré de telle manière qu'il ne peut plus ni avancer, ni reculer. Alors un autre bateau vient à son secours ; quelquefois, il en faut deux. Ils attaquent le champ de glace qui semble impénétrable, et grâce à leurs efforts réunis, ils ouvrent d'immenses saignées et réussissent presque toujours à délivrer le captif.

Pendant les grandes mers, surtout au baissant, alors que le courant est dans toute sa force, les bateaux sont souvent emportés par la glace, plusieurs milles au bas de Québec. Il leur faut alors attendre le reflux de la marée qui modifie la position des glaces et leur permet de revenir au point d'atterrissage.

Mais ces accidents ne se produisent pas souvent aujourd'hui, excepté pendant les grandes tempêtes de neige ou les brouillards épais ; et grâce à l'expérience de nos marins, la traversée se fait presque aussi régulièrement qu'en été, à tous les états de marée.

Il n'en était pas ainsi, il y a quelque trente ans.

Aussitôt que la navigation se fermait, vers la fin de novembre, une flottille de canots ou pirogues, montés par de hardis canotiers, habitués au plus dur travail, remplaçaient les bateaux à vapeur qui avaient fait le service durant l'été. Ces canots avaient de vingt-cinq à trente pieds de long. Ils étaient découpés et creusés dans d'immenses troncs de pin,