

Cependant l'hiver est précisément le temps où les missionnaires doivent se promener d'un village à l'autre sur un rayon parfois de 200 ou 300 milles, par des tempêtes qui rendent tout voyage impossible ou mortel. Il arrive que les guides ne savent plus comment s'orienter, que les chiens ne veulent plus avancer et alors le missionnaire n'a plus d'autre alternative que de se blottir dans la neige ou de se faire une habitation souterraine, en attendant le retour, non pas du soleil, qui passe souvent des semaines entières sans plus s'occuper de l'Alaska que s'il n'existait pas, mais un beau temps relatif. En pareille circonstance, il court deux chances sur cinq de geler sur place.

On sait qu'un voyage dans l'intérieur de l'Alaska ne se fait pas en chemin de fer, ni en bateau à vapeur, ni à cheval, ni même à pied. Il faut, comme au Labrador, un traîneau, un attelage de chiens esquimaux, et, par-dessus le marché, un guide qui court à l'avant pour indiquer la voie. Ce n'est pas tout. Le missionnaire doit emporter de quoi se nourrir pendant plusieurs semaines, une tente, sa chapelle, des couvertures et sa batterie de cuisine, ce qui représente un poids de plus de cent livres à ajouter au sien sur le traîneau.

On part, et ça va bien tant que ça ne va pas mal. A un moment donné tout l'attelage s'enchevêtre dans les cordes qui l'attachent au traîneau, et le missionnaire doit démêler l'écheveau, s'il veut aller plus loin. Ceci arrive peut-être septante fois sept fois. Tout à coup les chiens sentent la piste d'un gibier, alors, fidèles à leur instinct, et ne connaissant pas le prix du temps, ils s'élancent hors de la voie pour faire une partie de chasse. Quelquefois, quand le traîneau glisse rapidement, il se heurte soudain à un obstacle inaperçu, et alors missionnaire et traîneau font la culbute. Ce dernier accident ne compte pas si le traîneau n'est pas mis en pièces du même coup.

Il est sûr qu'on trouvera facilement un missionnaire pour bénir le premier chemin de fer qui sera construit dans l'Alaska et qu'il applaudira à ce progrès.

Il y a encore des dangers plus graves à redouter dans ces voyages.

Il est parfois nécessaire de passer sur la glace d'un fleuve, et il arrive que les amoncellements de glace rendent tout passage impossible. Il faut alors se frayer à coups de hache une route à travers cette muraille. Si la glace cède sous le traîneau, on