

—Oui!

La stupéfaction fut grande parmi les marins du *Nautilus*. En toute autre circonstance, ils eussent éclaté de rire. Un chien capitaine d'un brick de cent soixante-dix tonneaux ! il y avait là de quoi étouffer ! Mais, ma foi, le *Forward* était un bâtiment si extraordinaire, qu'il fallait y regarder à deux fois avant de rire, avant de nier. D'ailleurs, maître Cornhill lui-même ne riait pas.

—Et c'est Johnson qui t'a montré ce capitaine d'un genre si nouveau, ce chien ? reprit-il en s'adressant au jeune matelot. Et tu l'as vu ?

—Comme je vous vois, sauf votre respect !

—Eh bien, qu'en pensez-vous ? demandèrent les matelots à maître Cornhill.

—Je ne pense rien, répondit brusquement ce dernier, je ne pense rien, sinon que le *Forward* est un vaisseau du diable, ou de fous à mettre à Bedlam !

Les matelots continuèrent à regarder silencieusement le *Forward*, dont les préparatifs de départ touchaient à leur fin ; et pas un ne se rencontra parmi eux à prétendre que le maître d'équipage Johnson se fût moqué du jeune marin.

Cette histoire de chien avait déjà fait son chemin dans la ville, et parmi la foule des curieux, plus d'un cherchait des yeux ce *captain-dog*, qui n'était pas éloigné de le croire un animal surnaturel.

Depuis plusieurs mois, d'ailleurs, le *Forward* attirait l'attention publique ; ce qu'il y avait d'un peu extraordinaire dans sa construction, le mystère qui l'enveloppait, l'inconnu gardé par son capitaine, la façon dont Richard Shandon reçut la proposition de diriger son armement, le choix apporté à la composition de l'équipage, cette destination inconnue à peine soupçonnée de quelques-uns, tout contribuait à donner à ce brick une allure plus qu'étrange.

Pour un penseur, un rêveur, un philosophe, au surplus, rien d'étonnant comme un bâtiment en partance ; l'imagination le suit volontiers dans ses luttes avec la mer, dans ses combats livrés aux vents, dans cette course aventureuse qui ne finit pas toujours au port, et pour peu qu'un incident inaccoutumé se produise, le navire se présente sous une forme fantastique, même aux esprits rebelles en matière de fantaisie.

Ainsi du *Forward*. Et si le commun des spectateurs ne put faire les savantes remarques de maître Cornhill, les on-dit accumulés pendant trois mois suffirent à défrayer les conversations liverpooliennes.

Le brick avait été mis en chantier à Birkenhead, véritable faubourg de la ville, situé sur la rive gauche de la Mersey, et mis en communication avec le port par le va-et-vient incessant des barques à vapeur.

Le constructeur, Scott et Cie., l'un des plus habiles de l'Angleterre, avait reçu de Richard Shandon un devis et un plan détaillé, où le tonnage, les dimensions, le gabarit du brick étaient donnés avec le plus grand soin. On devinait dans ce projet la perspicacité d'un marin consommé. Shandon ayant des fonds considérables à sa disposition, les travaux commencèrent, et, suivant la recommandation du propriétaire inconnu, on alla rapidement.

Le brick fut construit avec une solidité à toute épreuve ; il était évidemment appelé à résister à d'énormes pressions, car sa membrure en bois de teack, sorte de chêne des Indes, remarquable par son extrême dureté, fut en outre reliée par de fortes armatures de fer. On se demandait même dans le monde des marins pourquoi la coque d'un navire établi dans ces conditions de résistance n'était pas faite de tôle, comme celle des autres bâtiments à vapeur. A cela on répondait que l'ingénieur mystérieux avait ses raisons pour agir ainsi.

Peu à peu le brick prit figure sur le chantier, et ses qualités de force et de finesse frappèrent les connaisseurs. Ainsi que l'avaient remarqué les matelots du *Nautilus*, son étrave faisait un angle droit avec la quille ; elle était revêtue, non d'un éperon, mais d'un tranchant d'acier tendu dans les ateliers de R. Hawthorn, de Newcastle. Cette proue de métal, resplendissant au soleil, donnait un air particulier au brick, bien qu'il n'eût rien d'absolument militaire. Cependant un canon du calibre de 16 fut installé sur le gaillard d'avant ; monté sur pivot, il pouvait être facilement pointé dans toutes les directions ; il faut ajouter qu'il était du canon comme de l'étrave ; ils avaient beau faire tous les deux, ils n'avaient rien de positivement guerrier.

Le 5 février 1860, l'étrange navire fut lancé au milieu d'un immense concours de spectateurs, et sa mise à l'eau réussit parfaitement.

Mais si le brick n'était pas un navire de guerre, ni un bâtiment de commerce, ni un yacht de plaisance, car on ne fait pas de promenades avec six ans d'approvisionnement dans sa cale, qu'était-ce donc ?

Un navire destiné à la recherche de l'*Erebus* et du *Terror*, et de sir John Franklin ? Pas davantage ; car en 1859, l'année précédente, le commandant MacClintock était revenu des mers arctiques, rapportant la preuve certaine de la perte de cette malheureuse expédition.

Le *Forward* voulait-il donc tenter encore le fameux passage du Nord-Ouest ? A quoi bon ? Le capitaine MacClur l'avait trouvé en 1853, et son lieutenant Creswell eut le premier l'honneur de contourner le continent américain du détroit de Behring au détroit de Davis.

Il était pourtant certain, indubitable pour des esprits compétents, que le *Forward* se préparait à affronter la région des glaces. Allait-il pousser vers le pôle Sud, plus loin que le ba-

leiniér Wedell, plus avant que le capitaine James Ross ? Mais à quoi bon, et dans quel but ?

On le voit, bien que le champ des conjectures fût extrêmement restreint, l'imagination trouvait encore moyen de s'y égarer.

Le lendemain du jour où le brick fut mis à flot, sa machine lui arriva, expédiée des ateliers de R. Hawthorn, de Newcastle.

Cette machine, de la force de cent-vingt chevaux, à cylindres oscillants, tenait peu de place ; sa force était considérable pour un navire de cent soixante-dix tonneaux, largement voilé d'ailleurs, et qui jouissait d'une marche remarquable. Ses essais ne laissèrent aucun doute à cet égard, et même le maître d'équipage Johnson avait cru convenable d'exprimer de la sorte son opinion à l'ami de Clifton :

—Lorsque le *Forward* se sert en même temps de ses voiles et de son hélice, c'est à la voile qu'il arrive le plus vite.

L'ami de Clifton n'avait rien compris à cette proposition, mais il croyait tout possible de la part d'un navire commandé par un chien en personne.

Après l'installation de la machine à bord, commença l'arrimage des approvisionnements ; et ce ne fut pas peu de chose, car le navire emportait pour six ans de vivres. Ceux-ci consistaient en viande salée et séchée, en poisson fumé, en biscuit et en farine ; des montagnes de café et de thé furent précipitées dans les soutes en avalanches énormes. Richard Shandon présidait à l'aménagement de cette précieuse cargaison en homme qui s'y entend ; tout cela se trouvait casé, étiqueté, numéroté avec un ordre parfait ; on embarqua également une très-grande provision de cette préparation indienne nommée pemmican, et qui renferme, sous un petit volume, beaucoup d'éléments nutritifs.

Cette nature de vivres ne laissait aucun doute sur la longueur de la croisière ; mais un esprit observateur comprenait de prime-saut que le *Forward* allait naviguer dans les mers polaires, à la vue des barils de lime-juice (1), des pastilles de chaux, des paquets de moutarde, de graines d'oseille et de cochlearia, en un mot, à l'abondance de ces puissants antiscorbutiques, dont l'influence est si nécessaire dans les navigations australes et boréales. Shandon avait sans doute reçu avis de soigner particulièrement cette partie de la cargaison, car il s'en préoccupa fort, non moins que de la pharmacie de voyage.

Si les armes ne furent pas nombreuses à bord, ce qui pouvait rassurer les esprits timides, la soute aux poudres regorgeait, détail de nature à effrayer. L'unique canon du gaillard d'avant ne pouvait avoir la prétention d'absorber cet approvisionnement. Cela donnait à penser. Il y avait également des scies gigantesques et des engins puissants, tels que leviers, masses de plomb, scies à main, haches énormes, etc., sans compter une recommandable quantité de blasting-cylinders (2), dont l'explosion eût suffi à faire sauter la douane de Liverpool. Tout cela était étrange, sinon effrayant, sans parler des fusées, signaux, artifices et fanaux de mille espèces.

Les nombreux spectateurs des quais de New Prince's Docks admiraient encore une longue baleinière en acajou, une pirogue de ferblanc recouverte de gutta-percha, et un certain nombre de hallett-boats, sortes de marteaux en caoutchouc, que l'on pouvait transformer en canots en soufflant dans leur doublure. Chacun se sentait de plus en plus intrigué, et même ému, car avec la marée descendante le *Forward* allait bientôt partir pour sa mystérieuse destination.

CHAPITRE II.—UNE LETTRE INATTENDUE

Voici le texte de la lettre reçue par Richard Shandon huit mois auparavant :

« Aberdeen, 2 août 1850.

« Monsieur Richard Shandon,

« Liverpool.

« Monsieur,

« La présente a pour but de vous donner avis d'une remise de seize mille livres sterling (3) qui a été faite entre les mains de MM. Marcuard et Cie., banquiers à Liverpool. Ci-joint une série de mandats signés de moi, qui vous permettront de disposer sur les dits MM. Marcuard jusqu'à concurrence des seize mille livres susmentionnées.

« Vous ne me connaissez pas. Peu importe. Je vous connais. Là est l'important.

« Je vous offre la place de second à bord du brick le *Forward*, pour une campagne qui peut être longue et périlleuse.

« Si non, rien de fait. Si oui, cinq cents livres (4) vous seront allouées comme traitement, et à l'expiration de chaque année, pendant toute la durée de la campagne, vos appointements seront augmentés d'un dixième.

« Le brick le *Forward* n'existe pas. Vous aurez à le faire construire de façon qu'il puisse prendre la mer dans les premiers jours d'avril 1860 au plus tard. Ci-joint un plan détaillé avec devis. Vous vous y conformerez scrupuleusement. Le navire sera construit dans les chantiers de MM. Scott et Co, qui régleront avec vous.

« Je vous recommande particulièrement l'équipage du *Forward* ; il sera composé d'un capitaine, moi ; d'un second, vous ; d'un troisième officier, d'un maître d'équipage, de deux ingé-

nieurs (4), d'un ice-master (5), de huit matelots et de deux chauffeurs, en tout dix-huit hommes, en y comprenant le Dr. Clawbonny, de cette ville, qui se présentera à vous en temps opportun.

« Il conviendra que les gens appelés à faire la campagne du *Forward* soient Anglais, libres, sans famille, célibataires, sobres, car l'usage des spiritueux et de la bière même ne sera pas toléré à bord, prêts à tout entreprendre comme à tout supporter. Vous les choisirez de préférence doués d'une constitution sanguine, et par cela même portant en eux à un plus haut degré le principe générateur de la chaleur animale.

« Vous leur offrirez une paye quintuple de leur paye habituelle, avec accroissement d'un dixième par chaque année de service. A la fin de la campagne, cinq cents livres seront assurées à chacun d'eux, et deux mille livres (6) réservées à vous-même. Ces fonds seront faits chez MM. Marcuard et Co, déjà nommés.

« Cette campagne sera longue et pénible, mais honorable. Vous n'avez donc pas à hésiter, monsieur Shandon.

« Réponse, poste restante, à Gotteborg (Suède), aux initiales K. Z.

« P.-S. Vous recevrez, le 15 février prochain, un chien grand danois, à lèvres pendantes, d'un fauve noirâtre, rayé transversalement de bandes noires. Vous l'installerez à bord, et vous le ferez nourrir de pain d'orge mélangé avec du bouillon de pain de suif (7). Vous accuseriez réception dudit chien à Livourne (Italie), mêmes initiales que dessus.

« Le capitaine du *Forward* se présentera et se fera connaître en temps utile. Au moment du départ, vous recevrez de nouvelles instructions.

« Le capitaine du *Forward*,
« K. Z. »

CHAPITRE III.—LE DOCTEUR CLAWBONNY

Richard Shandon était un bon marin ; il avait longtemps commandé les baleiniers dans les mers arctiques, avec une réputation solidement établie dans tout le Lancaster. Une pareille lettre pouvait à bon droit l'étonner ; il s'étonna donc, mais avec le sang-froid d'un homme qui en vu d'autres.

Il se trouvait d'ailleurs dans les conditions voulues ; pas de femme, pas d'enfant, pas de parents. Un homme libre s'il en fut. Donc, n'ayant personne à consulter, il se rendit tout droit chez MM. Marcuard et Co, banquiers.

« Si l'argent est là, se dit-il, le reste va tout seul. »

Il fut reçu dans la maison de banque avec les égards dus à un homme que seize mille livres attendent tranquillement dans une caisse ; ce point vérifié, Shandon se fit donner une feuille de papier blanc, et, de sa grosse écriture de marin, il envoya son acceptation à l'adresse indiquée.

Le jour même, il se mit en rapport avec les constructeurs de Birkenhead, et vingt-quatre heures après, la quille du *Forward* s'allongeait déjà sur les tins du chantier.

Richard Shandon était un garçon d'une quarantaine d'années, robuste, énergique et brave, trois qualités pour un marin, car elles donnent la confiance, la vigueur et le sang-froid. On lui reconnaissait un caractère jaloux et difficile ; aussi ne fut-il jamais aimé de ses matelots, mais craint. Cette réputation n'allait pas, d'ailleurs, jusqu'à rendre laborieuse la composition de son équipage, car on le savait habile à se tirer d'affaire.

Shandon craignait que le côté mystérieux de l'entreprise fût de nature à gêner ses mouvements.

« Aussi, se dit-il, le mieux est de ne rien ébruiter ; il y aurait de ces chiens de mer qui voudraient connaître le parce que et le pourquoi de l'affaire, et, comme je ne sais rien, je serais fort empêché de leur répondre. Ce K. Z. est à coup sûr un drôle de particulier ; mais au bout du compte, il me connaît, il compte sur moi ; cela suffit. Quant à son navire, il sera joliment tourné, et je ne m'appelle pas Richard Shandon s'il n'est pas destiné à fréquenter la mer Glaciale. Mais gardons cela pour moi et mes officiers. »

Sur ce, Shandon s'occupa de recruter son équipage, en se tenant dans les conditions de famille et de santé exigées par le capitaine.

Il connaissait un brave garçon très-dévoué, bon marin, du nom de James Wall. Ce Wall pouvait avoir trente-ans, et n'en était pas à son premier voyage dans les mers du Nord. Shandon lui proposa la place de troisième officier, et James Wall accepta les yeux fermés ; il ne demandait qu'à naviguer, et il aimait beaucoup son état. Shandon lui conta l'affaire en détail, ainsi qu'à un certain Johnson, dont il fit son maître d'équipage.

« Au petit bonheur, répondit James Wall ; autant cela qu'autre chose. Si c'est pour chercher le passage du Nord-Ouest, il y en a qui en reviennent. »

—Pas toujours, répondit maître Johnson ; mais enfin ce n'est pas une raison pour n'y point aller.

—D'ailleurs, si nous ne nous trompons pas dans nos conjectures, reprit Shandon, il faut avouer que ce voyage s'entendrait dans de bonnes conditions. Ce sera un fin navire, ce *Forward*, et, muni d'une bonne machine, il pourra aller loin. Dix-huit hommes d'équipage, c'est tout ce qu'il nous faut.

(4) Ingénieurs-mécaniciens.

(5) Pilote des glaces.

(6) 50,000 francs.

(7) Pain de suif ou pain de cretons très-favorable à la nourriture des chiens.

—Dix-huit hommes, répliqua maître Johnson, autant que l'Américain Kane en avait à bord quand il a fait sa fameuse pointe vers le pôle.

—C'est toujours singulier, reprit Wall, qu'un particulier tente encore de traverser la mer du détroit de Davis au détroit de Behring. Les expéditions envoyées à la recherche de l'amiral Franklin ont déjà coûté plus de sept cent soixante mille livres (8) à l'Angleterre, sans produire aucun résultat pratique ! Qui diable peut encore risquer sa fortune dans une entreprise pareille ?

—D'abord, James, répondit Shandon, nous raisonnons sur une simple hypothèse. Irons-nous véritablement dans les mers boréales ou australes ? je l'ignore. Il s'agit peut-être de quelque nouvelle découverte à tenter. Au surplus, il doit se présenter un jour ou l'autre un certain docteur Clawbonny, qui en saura sans doute plus long, et sera chargé de nous instruire. Nous verrons bien.

—Attendons alors, dit maître Johnson ; pour ma part, je vais me mettre en quête de solides sujets, commandant ; et quant à leur principe de chaleur animale, comme dit le capitaine, je vous le garantis d'avance. Vous pouvez vous en rapporter à moi.

Ce Johnson était un homme précieux ; il connaissait la navigation des hautes latitudes. Il se trouvait en qualité de quartier-maître à bord du *Phénix*, qui fit partie des expéditions envoyées, en 1853, à la recherche de Franklin ; ce brave marin fut même témoin de la mort du lieutenant français Bellot, qu'il accompagnait dans son excursion à travers les glaces. Johnson connaissait le personnel maritime de Liverpool, et se mit immédiatement en campagne pour recruter son monde.

Shandon, Wall et lui firent si bien que, dans les premiers jours de décembre, leurs hommes se trouvèrent au complet ; mais ce ne fut pas sans difficultés ; beaucoup se sentaient aléchés par l'appât de la haute paye, que l'avenir de l'expédition effrayait, et plus d'un s'engagea résolument, qui vint plus tard rendre sa parole et ses à-comptes, dissuadé par ses amis de tenter une pareille entreprise. Tous d'ailleurs essayaient de percer le mystère, et pressaient de questions le commandant Richard. Celui-ci les renvoyait à maître Johnson.

« Que veux-tu que je te dise, mon ami ? répondait invariablement ce dernier ; je n'en sais pas plus long que toi. En tout cas, tu seras en bonne compagnie, avec des lurons qui ne bronchent pas ; c'est quelque chose, cela, ainsi donc, pas tant de réflexions : c'est à prendre ou à laisser ! »

Et la plupart prenaient.

« Tu comprends bien, ajoutait parfois le maître d'équipage, je n'ai que l'embaras du choix. Une haute paye, comme on n'en a jamais vue de mémoire de marin, avec la certitude de trouver un joli capital au retour. Il y a là de quoi allécher. »

—Le fait est, répondaient les matelots, que cela est fort tentant ! De l'aisance jusqu'à la fin de ses jours !

—Je ne te dissimulerai point, reprenait Johnson, que la campagne sera longue, pénible, périlleuse ; cela est formellement dit dans nos instructions ; ainsi, il faut bien savoir à quoi l'on s'engage ; très-probablement à tenter tout ce qu'il est humainement possible de faire, et peut-être plus encore ! Donc, si tu ne te sens pas un cœur hardi, un tempérament à toute épreuve, si tu n'as pas le diable au corps, si tu ne te dis pas que tu as vingt chances contre une d'y rester, si tu tiens, en un mot, à laisser ta peau dans un endroit plutôt que dans un autre, ici de préférence à là-bas, tourne-moi les talons, et cède ta place à un plus hardi compère !

—Mais, au moins, maître Johnson, reprenait le matelot poussé au mur, au moins, vous connaissez le capitaine ?

—Le capitaine, c'est Richard Shandon, l'ami, jusqu'à ce qu'il s'en présente un autre.

Or, il faut le dire, c'était bien la pensée du commandant ; il se laissait facilement aller à cette idée, qu'au dernier moment il recevrait ses instructions précises sur le but du voyage, et qu'il demeurerait chef à bord du *Forward*. Il se plaisait même à répandre cette opinion, soit en causant avec ses officiers, soit en suivant les travaux de construction du brick, dont les premières levées se dressaient sur les chantiers de Birkenhead, comme les côtes d'une baleine renversée.

Shandon et Johnson s'étaient strictement conformés à la recommandation touchant la santé des gens de l'équipage ; ceux-ci avaient une mine rassurante, et ils possédaient un principe de chaleur capable de chauffer la machine du *Forward* ; leurs membres élastiques, leur teint clair et fleuri les rendaient propres à réagir contre les froids intenses. C'étaient des hommes confiants et résolus, énergiques et solidement constitués ; il ne jouissaient pas tous d'une vigueur égale ; Shandon avait même hésité à prendre quelques-uns d'entre eux, tels que les matelots Gripper et Garry, et le harponneur Simpson, qui lui semblaient un peu maigres ; mais, au demeurant, la charpente était bonne, le cœur chaud, et leur admission fut signée.

Tout cet équipage appartenait à la même secte de la religion protestante ; dans ces longues campagnes, la prière en commun, la lecture de la Bible doivent souvent réunir des esprits divers, et les relever aux heures de découragement ; il importe donc qu'une dissidence ne puisse pas se produire. Shandon connaissait par expérience l'utilité de ces pratiques et

(8) Dix-neuf millions.