

Cap Gulch, et nous  
Ours-Blanc pleine  
Je suis donc forcé  
mettant le cap sur  
quinze milles de  
Hudson.

rouillard; il arrive  
de glaces quo la  
e, je fais mesurer  
ds. Il y en a beau-  
presque toujours  
tre banquise, sous

p.m., et e navire,  
l'épaisseur de la  
ché la plus grande  
au bord, en plu-  
ouillard se dissipe  
rd revient encore

ue commence une  
0 a.m., le temps  
t, bien que nous  
esque tout près de

ard s'étant dissipé,  
es vers le sud. A  
le donne une pro-  
la côte est haute  
plusieurs endroits  
le glaçon auquel  
l'eau claire et

o, et entrons dans  
es éclaircies, dure  
Durant toute la  
t à demi-vitesse,

sipe à 7 heures.  
ant vers le nord  
rons en eau par-  
née nous voyons  
aient chassé les  
En tournant au  
o. Nous aperce-

ns l'observateur,  
lman, en excel-  
ant tout l'hiver,  
de M. Tyrell à  
r continuer les  
t que le steamer  
it arrivé à son  
Terreneuve.  
ainte indique la

Le 25 mai, se trouvant à l'est de l'île Monumentale, l'Arctic fut pris dans les glaces qui l'entraîneront à la hauteur de l'île Résolution, d'où il nese dégagea que le 2 juin, quoiqu'il soit l'un des plus puissants baleiniers de Dundee. C'est en ce même endroit que l'Alert fut entouré par les glaces l'année dernière, comme on peut le voir sur la carte qui accompagne mon rapport de 1885.

Le capitaine Guy a dit à M. Tyrell qu'il avait l'intention, en partant d'Ashe-Inlet, de s'avancer vers l'ouest par le détroit d'Hudson, si possible, et de passer entre les îles Mansell et Southampton, de croiser dans la baie d'Hudson, et, remontant par Rowe's-Welcome, d'aller par le détroit Gelé dans le chenal de Fox, puis par les détroits Fury et Hécla dans le golfe de Boothia, et revenir par le détroit de Lancaster. De fait, le capitaine Guy atteignit la baie Repulse le 1er août, mais trouva le détroit Gelé impassable tout l'été et dut revenir par le détroit d'Hudson.

Je quitte Ashe-Inlet avec l'intention de traverser le détroit pour communiquer, si possible, avec M. Payne, à la baie de Stupart; mais à environ 6 milles au large de la côte nord, la glace forme une masse compacte à travers laquelle il aurait été inutile d'essayer à se frayer un passage. Prenant la direction de l'ouest, je suis le bord du banc de glace sur une distance d'à peu près 25 milles, mais comme il n'y a pas d'apparence de changement et que le bord de la glace porte ici au nord, suivant l'allure de la terre, j'aborde le banc et je commence à m'y ouvrir un passage.

Les événements subséquents nous font voir qu'il y a dans le moment, entre le navire et l'eau libre de la baie d'Hudson, une nappe de glace d'un moins 200 milles de large. Quelques-unes de ces glaces sont très grosses et d'une grande étendue, plusieurs morceaux ayant plus d'un mille de longueur; et bien que le dessus en soit mou, le reste est aussi dur que la roche. J'avais abordé le bousculis et commencé à le percer au lieu de suivre le fil de l'eau vers le nord, car j'avais déjà constaté que, au centre du détroit en cet endroit, la glace s'écarte presque invariablement pendant un temps plus ou moins long vers le changement de la marée. Un coup d'œil jeté sur la carte fait voir que, comme le courant porte très fortement vers l'ouest sur la côte nord et vers l'est sur la côte sud, l'île Charles se trouvant en plein dans le remous entre ces courants, les conditions géographiques sont favorables à ce mouvement, tandis que, au nord ou au sud, la glace une fois formée en bousculis oscille avec chaque marée presque comme un seul bloc.

Le capitaine Guy dit dans sa lettre:—"Mais après avoir quitté cet endroit (Ashe-Inlet) nous avons trouvé la glace beaucoup plus grosse, car elle avait de 12 à 15 pieds d'épaisseur \* \* \*, puis nous avons ensuite marché entre le cap Queen et l'île Charles depuis le 20 juin jusqu'au 25 juillet, essayant d'entrer dans la baie d'Hudson."

Le capitaine Guy a essayé trop au nord d'abord. S'il avait borné ses tentatives à la route suivie par l'Alert, je crois, à en juger d'après les rapports reçus des postes de Nottingham et Digges, qu'il aurait pu passer au commencement de juillet.

12 juillet.—A 1.30 p.m., aujourd'hui, tandis que nous battons de l'éperon un bloc de glace d'une grande résistance, l'hélice frappe un glaçon et brise une de ses ailes. Nous démontons l'hélice, lui posons une nouvelle aile, et nous remettons en marche à 4.40. La glace continue abondante toute la journée, se desserre et se resserre, apparemment avec les phases de la marée.

13 et 14 juillet.—La glace continue, et je cite ici mon journal du 14. L'opinion qui y est exprimée a été confirmée par les événements subséquents:—

"La glace que nous avons rencontrée ce soir règle, selon moi, la question de la possibilité de la navigation du détroit. Jusqu'à cette date, au moins pour la présente saison, le détroit n'est pas encore navigable. Aucun navire ordinaire qui pourrait porter du fret, même s'il était renforcé pour le service des glaces, ne saurait résister à des assauts comme ceux que nous avons subis cette après-midi."

Les 15, 16, 17 et 18, nous profitons de toutes les possibilités qui se présentent pour avancer vers l'ouest.

19.—A 10 p.m., nous approchons de la première île Digges, où se trouve situé le port Laperrière; mais l'île est bordée de grosses glaces encore attachées aux rochers,