LA

SHI

TTE

ANID

THE LIBRARY OF CONGRESS
1800

Class G700
Book 1879
.G34

2
2082
42229

L'EXPÉDITION
DE
LA JEANNETTE
AU POLE NORD

RACONTÉE PAR LES MEMBRES DE L'EXPÉDITION

ÉDITION ILLUSTRÉE

MAURICE DREYFOUS, ÉDITEUR
13, RUE DU FAUBOURG-MONTMARTRE, 13

Tous droits réservés

L'EXPÉDITION

DE

LA JEANNETTE

AU POLE NORD

IL A ÉTÉ TIRÉ

25 exemplaires sur Hollande Van Gelder, avec gravures sur papier teinté

PRIX : 40 FRANCS

Exemplaire N° 9

7943. — Paris. — Imprimerie Tolmer et Cie, 3, rue Madamé.

Après que le steamer eut sombré (d'après un grand dessin du *Graphic*).

Après que le steamer eut sombré (d'après un grand dessin du *Graphic*).

L'EXPÉDITION

DE

LA JEANNETTE

AU POLE NORD

RACONTÉE PAR TOUS LES MEMBRES DE L'EXPÉDITION

OUVRAGE COMPOSÉ

Des documents reçus par le "New-York Herald" de 1873 à 1882

TRADUITS, CLASSÉS, JUXTAPOSÉS

PAR

JULES GESLIN

AVEC DE NOMBREUSES ILLUSTRATIONS HORS TEXTE

TOME PREMIER

PARIS

MAURICE DREYFOUS, ÉDITEUR

13, RUE DU FAUBOURG-MONTMARTRE, 13

Tous droits réservés.

c 1883

G700
1879
.G34

387270
'29

A

JAMES GORDON BENETT

Propriétaire et Directeur du "NEW-YORK HERALD"

PAR AUTORISATION

CE LIVRE EST DÉDIÉ

MONSIEUR,

De tous les noms que les États-Unis envoient à la France, le plus sympathique et le plus populaire est certes le vôtre. En le mettant à la première page de ce récit, où vivent et meurent tant d'hommes que chacun va apprendre à aimer, à respecter, à admirer, nous ne faisons que devancer le vœu du public français.

Il lui semblerait pénible, en effet, qu'à l'entrée de ce livre, dont vous êtes l'âme, de ce livre qui est votre œuvre et où vous êtes chez vous, il ne vous rencontrât point tout d'abord, comme un ami, pour vous serrer la main et pour vous remercier.

L'AUTEUR L'ÉDITEUR

Décembre 1882.

AVANT-PROPOS

RÉSUMÉ DES PLUS CÉLÈBRES VOYAGES AU PÔLE NORD
DEPUIS LES PREMIERS EXPLORATEURS
JUSQU'A L'EXPLORATION DE « LA JEANNETTE »

La fin des épreuves de l'expédition de *la Jeannette* à travers les mers polaires, ouvre une ère nouvelle dans l'histoire des explorations arctiques. Au commencement d'un ouvrage dans lequel nous allons donner tous les détails du voyage unique de *la Jeannette* et faire connaître les découvertes géographiques qu'il nous apporte, le lecteur lira avec intérêt, croyons-nous, un résumé historique des différentes expéditions qui, depuis plus de trois siècles se sont engagées dans les redoutables régions du pôle nord. Une esquisse rapide sur l'origine et les progrès des connaissances géographiques qu'elles nous ont fournis rendra plus facile la comparaison de ces expéditions, avec le but et les résultats de l'expédition arctique américaine du lieutenant de Long.

Les premières explorations arctiques furent des entreprises commerciales; elles remontent au seizième siècle. L'Espagne et le Portugal, à l'apogée de leur prospérité, étaient, à l'exclusion de toutes les autres

puissances maritimes les souveraines absolues des grandes mers du sud, ainsi que des routes connues de l'Inde, tant à l'est qu'à l'ouest. Telle fut, d'après le géographe Keith Johnston, la raison qui détermina les puissances maritimes du nord à rechercher une route nouvelle et indépendante pour gagner l'Inde et les Iles aux Épices, soit par le passage nord-est, en contournant la Norwège et longeant les côtes de la Sibérie, soit par le passage nord-ouest, entre le Groënland et la côte nord de l'Amérique.

Il n'est pas douteux que les premiers voyages au pôle furent entrepris dans ce but lucratif et que ceux qui prônèrent d'abord les expéditions au milieu de ces mers glacées et inconnues firent miroiter aux yeux de leurs protecteurs, des bénéfices énormes pour l'avenir.

Mais dans ces âges d'engourdissement, il fallut un autre motif pour lancer les esprits dans ces téméraires aventures au milieu des mers glaciales, auxquelles les Chabot, les Corte Real, les Willoughby et les Hudson ont attaché leur nom. « L amour du merveilleux, comme le dit le lieutenant Payer, explique la série d'efforts que firent générations sur générations pour découvrir les mystères du nord et pénétrer au milieu de ces glaces inaccessibles. » Et des hommes d'une grande valeur repoussèrent, comme chimérique, l'idée d'ouvrir au commerce une route des Indes à travers les régions arctiques, et Chillingworth entre autres, compare avec dédain une expédition pour la découverte du passage nord-est à l'étude des volumes poussiéreux des Pères.

Laissant de côté le voyage de l'Héligolandais Othere (accompli, dit-on, il y a près d'un millier d'années, sous le règne du vieux roi breton Arthur), qui, d'après Alfred le Grand, « contourna le point du globe au-delà duquel la terre commence à s'abaisser vers l'ouest », et quelques autres exploits également légendaires, nous arrivons au premier explorateur des régions arctiques, à l'infortuné sir Hugh Willoughby le pionnier du passage nord-est, contournant l'Europe et l'Asie. Au mois de mai 1553, la Compagnie moscovite des marchands de Londres confia trois vaisseaux à sir Willoughby, « pour aller à la découverte de Cathay, et de diverses autres régions, contrées, îles et villes inconnues. »

Après avoir dépassé les îles Loffoden, Willoughby se dirigea vers le nord-est, et en septembre fut emprisonné par les glaces sur la côte de Laponie, où quelques pêcheurs russes le trouvèrent mort de froid avec tout son équipage. Toutefois, Richard Chancellor, premier pilote de l'expédition, qui commandait l'un des trois vaisseaux, réussit à dégager son navire et revint sain et sauf en Angleterre.

Bien que Willoughby eût découvert la Nouvelle-Zemble, sa mort et celle de ses compagnons, qui, jusqu'à nos jours, résonne comme un glas funèbre, ne fut point compensée par les résultats de ce voyage.

Son héroïque entreprise, si mal récompensée, fut, avant la fin du seizième siècle, renouvelée deux fois sans succès par ses compatriotes; Borrhouges commandait la première expédition, Piet et Jackman la seconde.

Ces deux derniers explorateurs furent les premiers à s'aventurer sérieusement au milieu des perfides glaçons flottants du passage nord-est, à travers lesquels ils parvinrent à faire pénétrer, jusqu'à la mer de Kara, les premiers vaisseaux européens.

En parlant de Willoughby, le baron Nordenskjold, dans son récent ouvrage, « le voyage de la Véga », dit : Assurément, sir Hugh Willoughby ne brille ni comme géographe ni comme marin, mais ses compagnons et lui, par leur courage indomptable et le sacrifice volontaire de leur vie, ont largement droit à notre admiration.» L'influence du voyage de Willoughby et Chancellor sur le commerce de l'Angleterre, sur le développement de toute la Russie et du nord de la Norwège est incalculable. Autour d'un monastère, à l'embouchure de la Dwina, s'éleva une ville florissante et commerciale et une population nombreuse s'établit sur les côtes autrefois si sauvages de la mer polaire.

Déçue dans ses premières tentatives pour franchir les barrières de glace du nord-est, et désespérant de s'ouvrir une route des Indes à travers les mers arctiques, l'Angleterre abandonna ses explorations géographiques et se mit à disputer la domination de l'Océan à l'Espagne, sa puissante rivale, et à capturer ses vaisseaux marchands et leurs riches cargaisons.

Cependant, en mars 1576, Martin Frobisher, le pionnier du passage nord-ouest, quitta Doptford avec deux petits vaisseaux de vingt-cinq tonnes chacun. Pendant qu'il descendait la rivière, la reine Elisabeth, qui se trouvait à Greenwich souhaita beaucoup de succès au voyageur.

En juillet, Frobisher atteignit le Groënland et découvrit une partie de la côte du Labrador, de même que la baie profonde qui porte son nom.

Neuf ans plus tard, John Davis, marchant sur les traces de Frobisher, pénétra dans les mers actiques jusqu'à la hauteur de la côte sud-ouest du Groënland, à laquelle il donna le nom si bien approprié de « Terre de la Désolation. » Dans un second voyage, en 1588, il explora la côte du Labrador, et, dans un troisième, il remonta la côte du Groënland jusqu'au 72° 12′, latitude très élevée pour cette époque. A l'exception de quelques centaines de tonnes d'un minerai que Frobisher avait pris pour du minerai d'or et qu'il rapporta de son voyage (minerai, chose bizarre, qui se trouva être sans valeur) et de la latitude relativement élevée du cap de Hope Sanderson qu'atteignit Davis, les voyages de ces hardis marins furent sans résultat et ne servirent qu'à enlever l'espoir de découvrir cette nouvelle route de l'Inde, rendue plus mystérieuse encore.

Davis fut suivi, en 1607, par Henry Hudson, après que Waymouth, Hall et Knigth eurent essayé, mais en vain, de franchir les barrières polaires du passage nord-ouest.

Le voyage arctique de Hudson fut une des plus brillantes entreprises de son temps. Sur un seul navire de quatre-vingts tonnes, il remonta jusques en vue de la dangereuse côte est du Groënland par 73° nord, puis, se dirigeant au nord-ouest vers la pointe nord-ouest du Spitzberg jusqu'à la hauteur de Hakluyt-Head, il atteignit enfin le 80° 23′ nord, où il ne trouva qu'une

mort affreuse par suite de la trahison de son équipage qui l'abandonna sur un bateau entr'ouvert.

Désappointements, désastres et mort, tel est le triste résumé de l'histoire des expéditions arctiques jusqu'aux dix premières années du dix-septième siècle; mais, sous le charme irrésistible et la fascination de quelque pouvoir mystérieux, les explorateurs, loin de renoncer à ces hasardeuses entreprises, vont s'y lancer avec une nouvelle ardeur.

Déjà la suprématie de l'Espagne sur l'Océan était anéantie par la destruction de sa colossale armada, composée de cent trente grands vaisseaux de ligne, qui, défaits dans le canal d'Angleterre et chassés au-delà des Orkneys, allèrent, battus par la tempête, se briser et s'engloutir sur les rivages des îles écossaises. Dès lors, les autres puissances maritimes, n'ayant plus à craindre qu'on leur disputât les routes des Indes (soit par le cap de Bonne-Espérance, soit par le cap Horn), n'eurent plus à rechercher une route indépendante à travers les plaines glacées de l'Océan Arctique. Les nouvelles expéditions qu'on entreprit, par la suite, vers le pôle nord, montrent clairement que le principal motif de ces voyages ne fut point surtout un but commercial.

Nous ne ferons que signaler en passant les expéditions, en partie, commerciales, que le capitaine Poole, en 1611, et le capitaine Joseph, en 1613, entreprirent, sous les auspices de la Compagnie moscovite, pour arriver au remarquable voyage que Fotherby accomplit, en 1613, le long des côtes occidentales du Spitzberg.

Mais l'expédition arctique la plus célèbre du dix-

septième siècle fut celle de 1616, dans laquelle figure d'une manière si brillante le nom du vieux navigateur William Baffin. La *Discovery*, barque de trente-cinq tonnes, fut équipée par les soins de sir Thomas Smith, sir Dudley, Digges, John Wolstenholme et autres, puis placée sous les ordres de Robert Bylot, avec Baffin comme pilote. La *Discovery*, partie de Gravesend en mars, entrait, le 1er juillet, dans les eaux polaires de la baie de Baffin, faisait le tour de l'immense nappe d'eau à laquelle on a donné ce nom, et remontait jusqu'à l'entrée du détroit de Smith par 78° nord, latitude très élevée pour ces temps. Comme l'observe Markam, « c'est juste deux cents ans plus tard que, marchant sur les traces de la *Discovery*, un navire pénétra de nouveau dans la mer polaire. » Selon toute probabilité, il faut attribuerle peu d'empressement des explorateurs à suivre Baffin, à la croyance que les détroits de Smith et de Lancastre, n'étaient que de simples golfes ne permettant pas de s'avancer plus loin vers le nord-ouest.

Ardente émule de l'Angleterre, la Hollande n'attendit pas la fin du seizième siècle pour s'aventurer dans les plaines glacées des mers polaires. A l'instigation du célèbre cosmographe Peter Planeins, à qui nous devons la théorie originale « de la mer polaire libre », les marchands d'Amsterdam équipèrent, en 1594, un petit vaisseau de cent tonnes, *Mercurius*, qu'ils placèrent sous les ordres de William Barentz.

Le 14 juin, Barentz quittait le Texel; le 4 juillet, il se trouvait en vue de la Nouvelle-Zemble, puis, contournant le cap Nassau, atteignait le commencement des glaces. Plus tard, le 11 août, par 70° 45′ de lati-

tude nord, « il trouvait, élevée sur une pointe de terre, une croix, dans le voisinage de laquelle il rencontra trois cabanes en bois, la carcasse d'un vaisseau russe, et quelques sacs de farine. » Triste présage, au début d'un voyage à la recherche de la route « du pays de la soie et des épices », route si ardemment désirée par les marchands hollandais sous le patronage desquels il voyageait.

Dans un second voyage, Barentz pénétra jusqu'à l'entrée de la mer de Kara, « l'Océan tartare du nord », comme l'appelaient les marins hollandais, et retourna dans sa patrie persuadé, bien à tort, d'avoir enfin résolu le problème depuis si longtemps recherché « d'une route à travers les glaces » pour gagner la Chine.

Mais ce rêve s'évanouit rapidement, car, en 1596, le brave Barentz fit un troisième voyage, plus important que les deux premiers, dans lequel il découvrit le Spitzberg, dont il étudia toute la côte ouest et une partie de la côte nord. Il fut le premier Européen qui passa l'hiver dans les mers arctiques, où il fut retenu par les glaces qui emprisonnèrent son vaisseau, et où il mourut juste au moment où, après l'hiver, il quittait sa hutte pour regagner la Hollande.

Cette hutte fut découverte, en 1869, par le capitaine norwégien Carlsen, qui y retrouva tout ce que le vieil explorateur y avait laissé. D'après Markam, « on trouva les poêles encore sur le foyer, la vieille horloge contre la muraille, les armes, les tabourets, les vases pour boire, les instruments et les livres qui, il y a deux cent soixante-treize ans, charmèrent les tristes heures de cette longue nuit polaire. »

——— *Voyage.*

A A. Ligne de retraite. — **B**. Le canot de De Long. — **C**. Tempête rencontrée ici. — **D**. Canot d dérive. — **F**. Route qu'a parcourue *la Jeannette* entraînée par les glaces. — **G**. Lieu où *la Jeannet* traîneaux du *Rodgers*. — **I**. Boulouni. — **J**. Ile Hérald. — **K**. Cercle arctique. — **L**. Lieu où *la*

La Jeannette.

RETRAITE DE LA JEANNETTE

yage. — *Retraite.*

D. Cap de Melville. — **E.** La plus haute latitude atteinte par l'équipage en retraite, entraîné à la *La Jeannette* fut aperçue par un steamer américain et par un baleinier sibérien. — **H.** Hivernage des lieu où *la Jeannette* fut brisée le 12 juin et sombra le 13. — **M.** Ile Olensk. — **N.** Ile Jeannette.

Des seize hommes partis avec Barentz, douze seulement revinrent en Hollande, où ils rapportèrent les premières informations sur les conditions physiques des régions élevées du nord pendant la durée accablante d'un hiver polaire.

Mais la triste fin de tous leurs efforts pour trouver par le nord-est, une route commerciale de la Chine et du Japon empêcha les Hollandais de renouveler cette entreprise.

Du reste, la nécessité d'une semblable route cessa bientôt de se faire sentir, car, dit Nordenskjold dans son nouvel ouvrage, « c'est l'année même du retour des compagnons de Barentz que la première flotte hollandaise revint des Indes orientales, sous les ordres de Houtman », et, le 25 avril 1607, la flotte hollandaise battit à Gibraltar la flotte espagnole, assurant ainsi la sécurité de la navigation sur l'Océan et les routes de l'est.

De 1612 à 1676, de nombreuses expéditions de moindre importance furent entreprises par l'Europe occidentale, mais les résultats en furent à peu près nuls.

L'expédition danoise de 1653, sous le commandement de de La Martinière, « le Munchausen des voyages du nord-est », comme on l'appela, atteignit, selon toute probabilité, la côte nord de la Norwège.

Quant à celle qu'en 1676 Charles II d'Angleterre fit partir sous les ordres de Wood et de Flawes, elle ne donna absolument aucun résultat. On ne pouvait, d'ailleurs, rien attendre de cette expédition, inspirée et tracée d'après trois publications célèbres en Angleterre, publications dans lesquelles on assurait avec

gravité, en s'appuyant sur des citations de voyages, que la mer de Kara est un lac d'eau douce enfermé dans les terres; — qu'à quelque distance des rivages arctiques « il ne gèle jamais, qu'au pôle même il ne gèle qu'exceptionnellement »; — et que le pilote du vaisseau groënlandais avait dit « avoir navigué à deux degrés au-delà du pôle »; — qu'il « n'avait trouvé ni terres ni îles autour du pôle », et qu'interrogé sur le temps qu'il faisait au pôle, il avait répondu « qu'il avait eu un temps chaud et superbe, temps aussi beau et aussi chaud qu'il eût fait à Amsterdam au cœur de l'été. »

Vers la fin du dix-septième siècle (1690), Rodi van Ivanow, marin russe, pénétra avec deux vaisseaux dans la mer de Kara, au milieu des plaines de glace, où il fit naufrage et hiverna. Sur les quinze hommes qui composaient son équipage, onze moururent du scorbut.

Jusqu'en 1757, on ne trouve d'une manière certaine aucune expédition russe marchant sur les traces d'Ivanow. En 1757, Jurchkow, patron d'un vaisseau de pêche, visita la Nouvelle-Zemble, à la recherche de métaux précieux, qu'il ne rapporta jamais dans sa patrie.

Suivant le baron Nordenskjold, trois ans plus tard, Sarva Lorchkin, à la tête d'une expédition de pêche, atteignit la Nouvelle-Zemble; il en fit le tour et prouva le premier que c'était une île.

De nouveau, en 1768-69, le lieutenant Rossmuislov, sur un navire faisant eau, véritable cercueil flottant, atteignit le voisinage de la mer de Kara et y passa l'hiver.

L'auteur du voyage de la Véga écrit (1) :

« Rossmuislov paraît avoir été un homme très habile dans sa profession. Les glaces ne lui apportèrent aucun obstacle, il est vrai, mais, malgré cela, ce ne fut pas sans de grandes difficultés, si l'on tient compte du mauvais état de son navire, qu'il arriva au détroit de Matotschkin, qu'il explora soigneusement et dont il fit de nombreux sondages. Le 10 septembre, du sommet d'une haute montagne, située sur la côte orientale de ce détroit, il aperçut la mer de Kara entièrement libre de glace, et offrant ainsi une route ouverte pour gagner l'embouchure de l'Yenisséi ; mais son navire était dans l'impossibilité de pénétrer plus avant. Dès lors, il se décida à passer l'hiver dans la baie de Tjunalaga Guba, sur la côte orientale et à l'entrée du détroit de Matotschkin... Tout l'hiver, l'équipage resta dans ses baraquements soigneusement calfeutrés pendant des jours et des semaines entières sans prendre le moindre exercice régulier en plein air. Ce qui nous permet de comprendre facilement qu'il n'échappa pas au scorbut ; la plupart des hommes en furent atteints, et sept en moururent parmi lequels Tschirakin. Il est même surprenant qu'un seul d'entre eux ait pu résister à un semblable genre d'existence pendant toute une longue nuit polaire.

« Comme nourriture, du pain cuit, chaque jour; peut-être même les bains de vapeur contribuèrent puissamment à ce résultat relativement satisfaisant.

(1) Voir les lettres de Nordenskjold racontant la découverte du Passage Nord-Ouest du pôle nord. — Bibliothèque d'Aventures et de Voyages —(Maurice Dreyfous, éditeur). (Cet ouvrage est cité à nombreuses reprises dans le cours du présent livre).

« Quarante ans s'écoulèrent avant qu'une nouvelle expédition reprit (1807) le chemin suivi par Rossmuislov. On l'envoyait pour étudier les richesses minérales de la Nouvelle-Zemble, sous les ordres du mineur Ludlow.

« Il revint avec les premiers documents sur la formation géologique de cette île, mais ne rapportant aucun minerai précieux. Pendant les étés de 1821, 1822, 1823 et 1824, le capitaine (plus tard contre-amiral) Lütke y fit des recherches scientifiques importantes, et dressa des plans de cette île qui garde l'entrée occidentale du fameux passage nord-est. »

Il fut suivi, en 1832, par Pachtussov. Voici ce que Nordenskjold dit de ce dernier :

« Pachtussov ne put pénétrer dans la mer de Kara, mais il fut le premier à passer l'hiver au sud de la Nouvelle-Zemble par 70°36′ de longitude nord et 59°32′ de longitude est (Greenwich), dans une vieille maison qu'il y trouva et qui avait été construite en 1759, comme on le constata d'après une inscription prise sur une croix élevée dans le voisinage. Il répara cette maison en ruines avec du bois flotté qu'on trouve en grande abondance dans cette région. Il construisit une maison de bains séparée, qu'il relia à la maison d'habitation par un passage formé de barriques vides recouvert de toiles. Il fallut onze jours pour recouvrir la vieille maison, de manière à pouvoir l'habiter, puis ensuite elle fut maintenue à une température qui permettait de s'y tenir en manches de chemise sans avoir froid.

» Le commandant, expérimenté et à la hauteur du rôle qu'il avait à remplir, ne permit à son équipage ni

la paresse ni la malpropreté ; il le força au contraire à travailler chaque jour régulièrement, et le fit se baigner et changer de linge deux fois par semaine. Toutes les deux heures on prenait des observations météorologiques. Tout l'hiver la santé de l'équipage resta excellente, mais au printemps (en mars), le scorbut se développa malgré toutes les précautions qu'on avait prises et deux hommes en moururent au mois de mai. »

Jusqu'à l'expédition de Paul von Krusentern, en 1862, nous n'avons à noter aucune nouvelle expédition russe féconde et importante à la Nouvelle-Zemble. Bien que cette dernière expédition se soit terminée par un désastre, elle fut la première à donner au monde le tracé complet d'un passage de l'ouest à l'est à travers la mer de Kara, restée si longtemps *mare incognitum*.

Les premiers Norwégiens qui visitèrent les mers qui entourent la Nouvelle-Zemble, furent Elling Carlsen, en 1868, Edward Johannseen, en 1869, Mack, en 1871, et Tobinten en 1872 ; tous contribuèrent largement à nous faire connaître ces mers. Petermann et d'autres écrivains ont publié les résultats de ces voyages, qui ont facilité la tâche de l'expédition suédoise de 1878, qui est parvenue à résoudre heureusement le problème du passage nord-est.

Revenant aux travaux géographiques de l'Angleterre, nous trouvons que la première expédition scientifique fut entreprise, en 1773, à l'instigation de la Société royale. Les capitaines Phipps et Lutwidge (sur les deux vaisseaux *Raccharse* et *Carcass*) touchèrent au Spitzberg le 28 juin et atteignirent le 80°48′ nord, c'est-

à-dire qu'ils n'allèrent que vingt-cinq milles plus au nord que 166 ans plus tôt n'était allé Hudson sur son bateau à charbon.

En 1778, le célèbre capitaine Cook (1), dans son troisième voyage sur la *Résolution* et la *Discovery* contourna la côte nord-est de l'Amérique du nord, reconnut le point le plus occidental de ce continent, releva le détroit de Behring, et, le 17 août, les glaces arrêtèrent sa marche en avant, par 70°41′ près du cap de Glace.

Après ce voyage, aucune entreprise sérieuse ne fut tentée par les Anglais jusqu'en 1818, époque à laquelle sir John Barrow, rejetant l'idée de trouver une route pour le commerce dans les mers polaires, proposa de reprendre les expéditions arctiques, mais uniquement dans le but d'acquérir des connaissances utiles et des données scientifiques dans le cercle de la mer polaire. Grâce à ses instances, deux expéditions furent lancées : l'une, sous les ordres de sir John Ross, fit le tour de la baie de Baffin ; l'autre, commandée par Buchan, traversa les glaces du nord du Spitzberg. Quant à la latitude atteinte dans ces voyages, elle fut bien inférieure à celle où parvint, en 1806, le célèbre navigateur Scoresby, qui remonta à 511 milles du pôle par 81°30′ nord, point le plus élevé qu'on eût obtenu jusqu'alors. Mais, en 1819, Parry commença ses mémorables voyages avec l'*Hecla* et le *Griper*, et passa deux hivers sur la côte de la péninsule de Melville.

Quatre ans plus tard, Clavering remonta jusqu'aux montagnes de glace de la mer orientale du Groënland,

(1) Voir J. Cook, 1er, 2e et 3e Voyages, Bibliothèque d'aventures et voyages. (Maurice Dreyfous, éditeur.)

ce qui permit au général Sabine d'observer la marche du pendule sur le point le plus élevé de la côte de cette contrée.

Pendant le retour de son troisième voyage arctique en 1827, l'indomptable Parry fit l'essai resté célèbre d'atteindre le pôle dans des barques montées sur des roues. Mais les plaines de glace sur lesquelles il marchait dérivèrent si rapidement au sud-ouest qu'il ne put avancer lui-même vers le Nord. Néanmoins, il atteignit la latitude extraordinaire de 82°45′, latitude la plus élevée atteinte par l'homme, jusqu'à ce qu'en 1875, l'expédition de Nares la dépassa en gagnant sur des traîneaux, la « mer de glace ancienne », qui semble fermer hermétiquement le passage nord du détroit de Smith, par 83°20′26″.

Ce n'est pas sans quelque semblant de raison que Hartwig peut dire : « Ceux qui déplorent la dégénérescence de la race humaine changeront peut-être d'opinion en lisant les voyages de Parry et ses compagnons. »

Ce n'est que quatre ans après le voyage extraordinaire de Parry, sur un glaçon flottant, que son jeune compatriote, James Ross, accompagnant son oncle, sir John Ross, dans son voyage arctique (sur la *Victory*), fit l'importante découverte du pôle magnétique nord, qui se trouve en Boothie par 78° latitude nord et 97° de longitude ouest, et y planta le drapeau anglais. Découverte du plus haut intérêt au point de vue de l'étude du magnétisme terrestre et de la sûreté de la navigation sur tous les points de l'Océan.

Les voyages des explorateurs anglais — Mackenzie, sir John Richardson, Franklin, Simpson, Dease, Back

et Bae — dans les redoutables contrées de l'Amérique arctique et le bourg des côtes américaines des mers polaires, accomplis principalement de 1832 à 1846, forment de nombreux chapitres remplis de découvertes météorologiques, géographiques et ethnographiques, dans les annales des explorations polaires. Bien que ces voyages terrestres n'aient point été poussés à des latitudes élevées, leurs résultats, au point de vue scientifique, suffisent à démontrer qu'il ne faut point apprécier la valeur des explorations arctiques uniquement d'après la latitude à laquelle elles ont été faites, et que souvent, dans ces voyages on peut obtenir les données nouvelles les plus amples sans dépasser le 77ème parallèle.

Ce fut sur les traces de ces voyageurs *terrestres* que sir John Franklin entreprit sa dernière expédition, le voyage au pôle nord resté le plus célèbre. L'*Erebus* et la *Terror*, vaisseaux que Franklin avait déjà illustrés dans les mers antarctiques, quittèrent l'Angleterre le 26 mai 1845, dans le but de découvrir, par un nouvel et grand effort, le passage nord-ouest, allant de l'Atlantique à l'Océan Pacifique en contournant l'Amérique du nord et traversant le détroit de Behring.

Franklin, alors âgé de soixante ans, commandait l'*Erebus ;* la *Terror* était sous les ordres du capitaine Crozier. Pendant deux ans on n'entendit pas parler de l'expédition ; mais, poussés par la femme dévouée de Franklin, plusieurs navires allèrent à sa recherche. Ces recherches furent poursuivies avec la plus grande énergie ; c'est en 1850 que le capitaine Mac Clure sur l'*Investigator*, s'ouvrit bravement un passage à travers le chenal du détroit de Behring et le détroit du

prince de Galles, jusqu'à l'entrée de celui de Melville.

Comme le dit sir John Richardson : « Le capitaine Mac Clure, par ce périlleux voyage, trouva un détroit réunissant le canal continental ou détroit de Melville, et découvrit ainsi le passage nord-ouest. » Mais il ne rencontra pas de traces de Franklin.

On ne fut pas plus heureux jusqu'en 1854, époque à laquelle le Dr Rae fut informé, par des Esquimaux, qu'une troupe de ses compatriotes étaient morts de faim sur la Terre du roi Guillaume, vers 1850, et qu'on eût ainsi des données moins obscures sur le sort de Franklin.

L'année suivante, M. Anderson, de la Compagnie de la baie d'Hudson, s'avança par terre jusqu'à l'embouchure de la grande rivière de pêche.

En 1857, le capitaine (plus tard sir) Léopold Mac-Clintock partit sur le *Fox* pour examiner tous les lieux où s'était accompli le désastre de Franklin.

Les faits connus montrent que c'est pendant l'été de 1845 que sir John atteignit la latitude la plus élevée, — 77° nord — dans le canal de Wellington. (C'est sous le même parallèle que *la Jeannette* naviguait dans l'Océan polaire, au nord des îles de la Nouvelle-Sibérie, quand, en juin 1881, elle fut écrasée par les glaces.)

En juin 1836, les vaisseaux de Franklin furent définitivement emprisonnés par les glaces près de la Terre du roi Guillaume par 70°5′ Nord et 98°33′ ouest. C'est là que le grand explorateur mourut le 11 juin 1847.

Bien que les équipages de ses deux vaisseaux soient morts jusqu'au dernier homme, il n'en est pas moins certain que Franklin avait découvert le passage nord-

ouest, comme un habile géographe, J. Francon Williams et d'autres écrivains, l'ont démontré. — « Si Franklin eût trouvé la mer encore libre pendant 90 milles, il eût conduit ses navires dans la mer arctique qui est libre. »

Une foule d'explorateurs se sont consacrés à la recherche de Franklin ; on peut citer, parmi les plus connus, Mac-Clure, sur l'*Investigator* (1850-54) ; Collinson, sur l'*Entreprise* (1850-55) ; Austin, sur le *Resolute* (1850-51) ; Ommany sur l'*Assistance* 1850-51) ; Penny sur le *Lady Franklin* (1850-51) ; Porsyth, sur le *Prince Albert* (1850) ; le lieutenant de Haven, de la marine des États-Unis, sur l'*Advance* (1850-51) ; S. P. Griffin, de la marine des États-Unis, sur la *Rescue*, équipée aux frais de M. Grinnell, de New-York (1850-51) ; en outre, Sherard Osborn, sur le *Pioneer* ; Mac Clintock sur l'*Intrepid* ; Pullen, sur le *Nord Star* ; Inglefield, sur l'*Isabel*, et Kellett, sur le *Resolute*, de 1852 à 1854.

Aux expéditions américaines de Penny et de Griffin, que nous venons de mentionner, nous devons ajouter celle du Dr Kane sur l'*Advance* (1853), qui est connue sous le nom d'*Expédition américaine de Grinnel*. Bien qu'elle n'arrivât pas à son principal but, qui était la découverte des restes de Franklin, nous allons reproduire, d'après Guernesey, le résumé des résultats qu'elle obtint :

1° La description et le plan de la côte nord du Groënland jusqu'au point de sa terminaison apparente sous le grand glacier ;

2° La description de ce glacier (glacier de Humboldt) et de son prolongement vers le nord ;

3° La découverte et les plans d'une large bande de terre formant le prolongement nord du continent américain;

4° La découverte d'un large canal incliné vers le nord-ouest, canal libre de glace et conduisant, selon toutes apparences, vers une mer libre;

5° Les plans complets de la côte prolongée au sud et à l'ouest, jusqu'au cap Sabine, dans le détroit de Smith, rejoignant ainsi les plans donnés antérieurement par le capitaine Inglefield et complétant le circuit des baies et des détroits ouvrant dans le détroit de Davis et conduisant dans la mer polaire.

Enfin, en 1860, le Dr Hayes, pendant les brillantes découvertes de Kane, pénétra, sur le vaisseau *United-States*, dans le détroit de Smith, et s'avança, soit en barque, soit en traîneau jusqu'à la remarquable latitude de 81° 35′, à 70 milles, seulement moins au nord que Parry, de sorte qu'à l'exception de ce dernier, c'est de tous les voyageurs celui qui s'est le plus rapproché du pôle nord.

Après avoir fait deux petites expéditions vers les terres arctiques, le voyageur américain Charles Francis Hall partait de New-York, le 29 juin 1871, sur l'infortuné vaisseau le *Polaris*. Ayant traversé le détroit de Smith et la mer de Kane, le 30 août de la même année, Hall se trouvait dans le canal de Kennedy, à une latitude de 82° 16′, point le plus élevé dans la route glaciale qu'on eût jamais atteint sur un vaisseau.

Le public a encore trop présents à l'esprit, les détails de l'expédition que Schwatka fit, de 1878 à 1880, afin de jeter un jour plus complet sur la fin mystérieuse de

Franklin, de retrouver les notes de l'illustre explorateur et de faire des recherches géographiques dans l'Amérique arctique, pour nous en demander ici une notice étendue. Qu'il nous suffise de dire que dans l'opinion des vieux explorateurs des régions polaires, le lieutenant Schwatka, avec de faibles ressources et au milieu de difficultés presque insurmontables, a fait, à travers les déserts des champs de glace, un des voyages les plus extraordinaires dont on se rappelle.

Comme le dit le *Times* de Londres :

« Le lieutenant Schwatka a levé les derniers doutes qu'on pût avoir ; il a rassemblé les restes qui permettent aux parents et aux amis de reconnaître leurs morts, et a rapporté avec lui les preuves évidentes qui permettront de compléter les annales de l'exploration arctique de Franklin. »

L'expédition arctique américaine a pénétré sur *la Jeannette* dans des régions de l'océan polaire jusqu'ici inexplorées.

On sait que *la Jeannette* s'est dirigée au nord-ouest du détroit de Behring; aussi doit-on ranger ce voyage dans la longue catégorie des voyages arctiques, que les géographes dénomment : « Expédition du passage nord-est, » et qui se sont accomplis dans la mer polaire asiatique ou orientale.

Nous avons déjà parlé de quelques-uns de ces voyages, dans le résumé historique des *Expéditions du passage nord-est*, qui, un moment, nous ont fait oublier les autres.

L'expédition anglaise de sir Georges Nares, en 1875, non-seulement ne put trouver à travers le détroit de

Smith une route pour se rendre au pôle, mais découvrit, en outre, que, juste au nord du quatre-vingt-deuxième parallèle, que longtemps on avait regardé comme l'entrée de la mer polaire, ce détroit était fermé par la mer et d'anciennes glaces, représentant en réalité mais solidifiée cette mer où :

> Sans cesse autour du pôle, emportés, courroucés,
> Des tourbillons neigeux roulent des flots glacés.

Dès lors, les explorateurs des régions polaires perdirent tout espoir raisonnable de trouver le passage si désiré. Voici le télégramme laconique de sir Georges : « Pôle inaccessible; pas de terre au nord. »

Quelques physiciens et des plus éminents, le professeur Hougton, entre autres, ont récemment exprimé l'opinion que le passage nord-ouest, n'a jamais été traversé par un navire et ne le sera jamais. D'un autre côté depuis le voyage de la *Véga*, nous savons à quoi nous en tenir sur le passage nord-est, et depuis lors, l'intérêt et l'attention du public se portent sur les voyages qui tendent à jeter la lumière sur cette dernière route.

Outre les expéditions nord-est que nous avons mentionnées, il en est d'autres qui, tant de l'Atlantique que du pacifique cherchèrent à atteindre et explorer la mer polaire asiatique ou sibérienne.

Parmi ces dernières, nous trouvons l'expédition du célèbre Danois, Vitus Behring, qui partit de Saint-Pétersbourg en 1725, traversa la Sibérie jusqu'au Kamchatka, emportant les matériaux nécessaires pour construire et équiper le vaisseau qui lui servit à dé-

couvrir le détroit de Behring et l'île Saint-Laurent. Il poursuivit son voyage jusqu'au promontoire nord-est de l'Asie par 67°18′ nord.

En 1734, les lieutenants Paulow et Muravjet partirent d'Archangel pour l'embouchure de l'Obi et terminèrent heureusement ce long voyage.

Dans la même année, d'après Nordenskjold, le lieutenant Avzyn se rendit par mer de l'embouchure de l'Obi à celle de l'Yenisséi.

Puis, en 1740, Minin alla de l'embouchure de l'Yenisséi au cap Saimur, situé à 75°15′ de latitude nord.

En 1735, le lieutenant Lassinius se prépara à faire un voyage à l'est de la Léna; mais, bien que Lassinius et la plupart des hommes de son équipage soient morts de froid et du scorbut, nous avons le résumé de ses recherches que nous a laissé Dimitri Laptev. Ce dernier s'avança à l'est jusqu'au-delà de l'Indigirka, longea les îles des Ours et atteignit le cap Baranov.

En 1760, Scholaurov, marchand d'Yakoutsk, partit de la Léna vers la mer polaire; la première année il atteignit la Jana et y passa l'hiver.

Voici ce qu'en dit Nordenskjold dans son nouvel ouvrage :

« Le 9 août 1761, il reprit son voyage vers l'est, en longeant toujours la côte. Le 17 septembre, il contourna le cap Svjatoine, si redouté, apercevant, sur l'autre côté du détroit, une terre élevée, l'île Ljachoff. C'est aux îles des Ours, où il fut poussé sur une mer libre et par un vent favorable, qu'il rencontra les premiers glaçons flottants, mais en petite quantité, paraît-il. Comme la saison s'avançait, il préféra gagner

l'embouchure de la Kolyma, qui était peu éloignée, pour y établir ses quartiers d'hiver. Il y bâtit une vaste maison qu'il entoura de remparts de neige, sur lesquels il plaça les canons de son navire. Il est probable que la maison entière n'était pas si grande que la cabane d'un fermier de son pays, mais elle n'en était pas moins le plus beau palais des côtes septentrionales de l'Asie. Les voyageurs qui l'ont suivi en ont souvent parlé, et les indigènes la contemplaient avec une profonde admiration. Il put se livrer, dans le voisinage, à la chasse des rennes, qui abondaient; la pêche était fructueuse, aussi passa-t-il son hiver d'une manière si heureuse, qu'il ne perdit qu'un homme du scorbut, résultat surprenant pour cette époque. »

L'année suivante, Scholaurov repartit le 1er août; mais les temps calmes et les vents contraires l'empêchèrent de dépasser le cap Schelagskoj, jusqu'au moment où la saison avancée le força de chercher ses quartiers d'hiver. Mais l'absence de forêts et de bois flottés sur la côte voisine l'engagèrent à n'y pas rester et il fit voile vers l'ouest jusqu'à ce qu'après des difficultés sans nombre, il eût regagné, le 23 septembre, la maison qu'il avait construite l'année précédente à l'embouchure de la Kolyma.

En 1735, le lieutenant Prontschischeff essaya de se rendre de la Léna à l'Yenisséi. Après avoir atteint la rivière Chatanga, il fut, à son retour, arrêté par l'hiver, à l'embouchure de l'Olenek où il tomba malade et mourut. Il fut bientôt suivi dans sa tombe glacée par sa jeune femme, qui avait noblement partagé les fatigues de ce dangereux voyage polaire.

Sa tâche fut reprise par Chelyuskin et Chariton Laptev, et, en 1742, Chelyuskin gagna en traîneau le point le plus élevé de l'Asie qui porte aujourd'hui son nom.

Ainsi, pendant le dernier siècle, on chercha opiniâtrement à résoudre le problème du passage nord-est, non-seulement du côté de l'Atlantique et du côté du Pacifique, mais encore des côtes de la Sibérie, près desquelles il se trouve.

Les derniers voyages polaires de Hedenström, Sannikov, d'Anjou et Wrangell, récemment publiés dans le *Herald;* le voyage plein de péripéties qu'en 1873 Weyprecht et Payer ont fait, sur le *Tegethoff*, à la Terre de Franz-Joseph; les voyages répétés de M. Leigh Smith à la même contrée, et, par dessus tout, le voyage couronné de succès de la *Véga*, en 1878, ont tous largement contribué à faire connaître les conditions physiques que présentent les mers polaires, conditions des quelles dépend la possibilité si longtemps contestée d'un voyage maritime du Pacifique à l'Atlantique en contournant le nord de l'Asie.

———

La Jeannette. (T. I., Ch. II.)

PREMIÈRE PARTIE

LE VOYAGE DE « LA JEANNETTE »

L'EXPÉDITION
DE
LA JEANNETTE
AU POLE NORD

PREMIÈRE PARTIE

LE VOYAGE DE « LA JEANNETTE »

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE.
Le baptême de « la Jeannette ».

M. James Gordon Bennett. – Son caractère dépeint par le *Figaro*. — Après l'exploration de l'Afrique centrale, la découverte du pôle nord. — Plan général de cette dernière expédition. — De Long. — Baptême de *la Jeannette*.

Bien que nous ne devions commencer la relation du voyage au pôle nord, entrepris par le lieutenant de Long, qu'au moment où celui-ci quittera le port de San Francisco, il est cependant un épisode antérieur à la date du départ, et se rattachant à l'expédition, que nous croyons ne pouvoir passer sous silence. Cet épisode est celui du baptême de *la Jeannette*. Il ne sera pas indifférent, en effet, pour nos lecteurs, de savoir que c'est dans un de nos ports, au Havre, que la *Pandora* échangea, le 4 juil-

let 1878, son nom contre celui si éminemment français de *Jeannette*.

Mais avant d'arriver aux détails de la cérémonie du baptême, avant également d'exposer, en quelques mots, l'idée qui a présidé à l'organisation de l'expédition arctique à laquelle était destinée *la Jeannette*, nous ne pouvons nous dispenser de parler du promoteur de cette entreprise, car, connaissant l'homme, on s'expliquera plus facilement la hardiesse du projet. L'expédition de *la Jeannette*, en effet, n'a point, comme toutes les expéditions du même genre qu'on avait vues jusqu'alors, été équipée aux frais d'un gouvernement, ou à l'aide de souscriptions publiques, comme celle que projetait notre infortuné compatriote M. Lambert, lorsqu'éclata la guerre de 1870, pendant laquelle il périt victime de son dévouement à la patrie, mais elle est entièrement due à l'initiative d'un simple journaliste; ce journaliste est, il est vrai, M. James Gordon Bennett, qui, dit-on, possède une fortune de quarante millions. Mais, comme nous n'avons point l'honneur de connaître personnellement M. Bennett, nous laisserons à d'autres le soin de peindre le caractère de cet homme aux idées grandes et généreuses.

« Ce James Gordon Bennett est une figure singulièrement originale et sympathique, dit le rédacteur du *Figaro*, envoyé au Havre pour assister au baptême de *la Jeannette*. A vingt-trois ou vingt-quatre ans, il était déjà à la tête du plus grand journal du monde entier, fondé par le premier Bennett, son frère. Celui-ci, en mourant, laissait au jeune homme une fortune de quarante millions, avec la propriété

d'une feuille qui rapportait environ trois millions par an. Cela n'aura rien d'étonnant quand j'aurai dit qu'un jour j'ai compté, dans un seul numéro du *New-York Herald*, jusqu'à trois mille six cents annonces. La direction de cette feuille est un véritable gouvernement. M. Bennett le mène à grandes guides, soit à New-York, soit à Londres, soit à Paris, avec une audace et une énergie surprenantes. Il passe sa journée à recevoir et à envoyer des dépêches. Si M. Bennett était obligé de vivre loin d'un bureau de télégraphe, cela équivaudrait pour lui à la prison. Avec cela, chasseur, cavalier, sportman infatigable, grâce à une constitution physique résistante comme l'acier. »

Voici un côté du caractère de cet homme riche et entreprenant; mais l'esquisse serait bien incomplète si nous nous bornions à reproduire ce qu'a dit de lui le *Figaro*. Nous ne connaissons point M. Bennett personnellement, nous l'avons déjà dit, mais nous connaissons au moins une de ses entreprises, et cette entreprise suffirait, à elle seule, pour exciter notre admiration. Tout le monde connaît, en effet, les suites de sa fameuse question : « Où est Livingstone ? »

Mais il ne pouvait suffire à M. Bennett que Stanley, envoyé par lui, eût retrouvé Livingstone, et qu'après la mort de ce dernier, il eût repris son œuvre inachevée et l'eût menée à bonne fin en traversant l'Afrique de part en part. Il est un autre problème qui, depuis des siècles, préoccupe l'humanité : la découverte du pôle ou, du moins, de ce passage à travers les mers polaires qui, s'il existe, mettrait en communication l'Océan Atlantique et l'Océan

Pacifique. Entrevoyant quelles seraient, non-seulement au point de vue de la science géographique, mais aussi au point de vue des relations commerciales des deux mondes, les conséquences de la découverte de ce passage, s'il venait à s'ouvrir, M. Bennett, confiant dans son heureuse étoile, s'est demandé pourquoi il n'essaierait pas de résoudre ce problème comme il avait résolu, grâce à Stanley, celui de l'exploration de l'Afrique centrale.

Pour lui, se poser la question, c'était la résoudre. Il commença donc par acheter, de ses propres deniers, un joli petit navire à vapeur de construction anglaise, la *Pandora*, qui avait déjà tâté des glaces du pôle sous le commandement de son ancien propriétaire, le capitaine Allan Young. Ce navire lui coûta deux cent mille francs, plus une centaine de mille francs de réparations en Angleterre. Il le fit venir au Havre pour l'expédier ensuite à San Francisco, se proposant de dire au gouvernement des États-Unis : « Je vous fais cadeau de ce navire et je me charge de toutes les dépenses qu'entraînera son voyage au pôle nord, quelle qu'en soit la durée ; vous n'avez plus qu'à choisir dans votre marine les hommes qui composeront son équipage. »

Suivant les prévisions d'alors, le séjour du navire dans les mers arctiques devait être de deux ans, et on estimait les dépenses de l'expédition à cinq ou six cent mille francs. Avec le prix d'achat c'était donc un million de francs que M. Bennett se préparait à tirer de sa poche pour rendre un service à la science et augmenter le prestige du nom américain. Mais lorsque le navire fut arrivé à San Francisco, de nouvelles réparations furent jugées nécessaires.

et il fut envoyé à Mare Island sur les chantiers de constions navales de l'État. M. Bennett, alors, donna carte blanche aux ingénieurs du gouvernement pour faire à *la Jeannette* toutes les réparations et toutes les améliorations qu'ils jugeraient nécessaires, s'engageant à payer toutes les dépenses, de sorte qu'au moment où ce navire sortit des docks de la marine de l'État on put dire « que les ouvriers s'étaient arrêtés faute de réparations ou d'améliorations à faire. Ensuite le navire fut approvisionné pour trois ans au lieu de deux. Mais, d'après l'estimation d'un journal américain, M. Bennett avait dépensé environ deux millions de francs.

Toutefois, chez M. Bennett, l'audace n'exclut point l'esprit pratique. Avant de commencer cette entreprise, il avait longuement étudié la question du pôle nord, que tant de hardis navigateurs ont vainement tenté de résoudre. Après avoir examiné la cause des désastres qui ont coûté tant d'argent et tant de vies à l'Angleterre et à l'Amérique en particulier, il s'est dit : Il y a deux façons d'aborder le pôle nord, l'une en venant de l'Océan Atlantique, l'autre en remontant le Pacifique. Jusqu'à présent les expéditions — et elles ont toutes échoué — ont pris le chemin de l'Atlantique ; arrivées dans la région des glaces, elles ont eu à lutter contre un courant venant évidemment du côté du Pacifique ; il nous faut donc prendre l'autre voie.

Au reste, laissons M. Bennett expliquer lui-même son plan, comme il l'a fait devant quelques-uns de ses invités, le jour du baptême de *la Jeannette*.

— Notre idée à nous, dit-il, est d'aller au rebours de nos

prédécesseurs; nous arriverons du Pacifique au détroit de Behring, et là, puisqu'il y a un courant, au lieu de l'avoir contre nous, nous l'aurons avec nous, et nous tâcherons de sortir de ce côté-ci de l'Océan Atlantique.

— Cette méthode, ajoutait-il philosophiquement, a un avantage: c'est que *la Jeannette*, une fois engagée dans le courant, ne pourra revenir sur ses pas.

— Et si elle n'avance pas, lui interjeta-t-on ?

— Eh bien ! elle y restera. C'est là ce qu'il s'agit précisément de savoir. Tout naturellement, le commandant de *la Jeannette* est fixé sur ce point... aussi bien que moi !

Paroles tristement prophétiques, qui malheureusement ne devaient que trop se réaliser. Mais n'anticipons pas et revenons à la cérémonie du baptême.

Ce fut le jeudi 4 juillet 1878, jour anniversaire de l'indépendance américaine, que choisit M. Bennett pour le baptême de *la Jeannette*. Ce fut une fête intime, à laquelle assistaient une vingtaine d'amis particuliers. M. Ryan, le sympathique directeur du bureau du *New-York Herald* à Paris, sept ou huit journalistes anglais ou français, et, parmi ces derniers, un rédacteur du *Figaro* et M. Charles Bigot, du *XIXe Siècle*.

C'est à ces derniers que nous avons emprunté la plus grande partie des détails qui précèdent et ceux qui vont suivre.

Un train spécial emmena de Paris au Havre tous ces invités. Parmi eux se trouvaient une douzaine de misses

américaines jolies et distinguées ; car pour les américains il n'est point de fête si la plus belle moitié de l'humanité ne vient l'embellir. On y voyait aussi M. Stanley, qui, quelques jours auparavant, était venu à Paris recevoir la grande médaille de la Société de géographie qu'il a si bien méritée.

Grâce à cette heureuse coïncidence, ces deux hommes, Stanley et de Long, dont les noms sont destinés à passer à la postérité, ont pu se trouver réunis.

« Quand on a vu M. Stanley, dit M. Charles Bigot, on ne s'étonne plus de son succès. Ses cheveux noirs ont pu blanchir avant l'âge, mais le corps est toujours d'une santé et d'une vigueur admirables. A voir ses larges épaules en cette taille plus petite que grande et ses jambes solides, ses muscles robustes, on s'explique qu'il ait résisté où tant d'autres explorateurs ont succombé. L'œil verdâtre est d'une énergie et d'une claivoyance singulière. J'imagine bien qu'il sait à part lui ce qu'il vaut; mais je vous défierais de trouver soit dans son langage, soit dans son allure le moindre signe de vanité : il revient d'Afrique, absolument comme l'un de nous, avant-hier soir, revenait du Havre, aussi simple que s'il eût fait la chose la plus naturelle du monde et la plus aisée. Ce Yankee eût fait plaisir à voir aux vieux Romains. »

Qu'on nous permette, puisque nous parlons de M. Stanley de rapporter, d'après le *Figaro*, une petite anecdote racontée par lui-même et qui, nous en sommes sûr, fera plaisir à tous les cœurs français. Comme on le sait, M. Stanley était parti, pour son grand voyage en

Afrique, avant la guerre de 1870. Pendant plus d'un an il resta sans recevoir absolument aucune nouvelle d'Europe. Un soir, dans un désert, au campement, il était avec Livingstone, qu'il avait déjà retrouvé, lorsqu'on lui apporta des lettres d'Europe et entre autres une dépêche venue par le télégraphe jusqu'à Zanzibar, laquelle lui annonçait brutalement en une vingtaine de mots. Sedan, Metz, l'empereur prisonnier, Paris en flammes, Bismarck à Versailles, c'est-à-dire l'effondrement de la France tout entière.

Stanley et Livingstone se regardèrent sans se dire un mot, puis ils se mirent à pleurer de rage ; tous les deux, en effet, aimaient la France.

Nous ne nous arrêterons point à noter tous les incidents du voyage et de la journée, nous arriverons tout de suite à la cérémonie du baptême, qui, au reste, fut des plus simples.

« Après le déjeuner, dit le rédacteur du *Figaro*, nous traversons le pont pour nous rendre sur *la Jeannette*. — La rade est en fête, joyeusement illuminée par le soleil, et pavoisée de drapeaux, comme une rue de Paris à la fête du 30 juin. (1878).

» Nous grimpons sur le pont du navire, qui paraît bien petit à côté de trois frégates américaines qui l'avoisinent. Une heure se passe à regarder les régates organisées par les équipages de ces trois frégates. — Car c'était jeudi, 4 juillet, fête nationale pour les États-Unis, anniversaire de la proclamation de leur indépendance. Les matelots, tous en blanc, veste et béret, poussent des hurrahs frénétiques pour saluer les vainqueurs de chaque course.

» Enfin, à cinq heures, a lieu la cérémonie du baptême. Elle est aussi courte que peu compliquée.

» Une dame de la société s'avance, et brise, sur le mât de beaupré, une bouteille de champagne ornée de rubans multicolores.

» Et voilà l'ancienne *Pandora* baptisée du gracieux nom de *Jeannette.* »

Cette cérémonie fut suivie d'un lunch auquel assistèrent tous les invités de M. Bennett. Plusieurs toasts furent portés. M. Bennett but d'abord à M. Stanley, qui, à son tour, porta un toast à son émule M. de Long, futur commandant de l'expédition au pôle Nord. Celui-ci blond, grand, teint délicat, aux yeux doux mais spirituels et pleins de malice abrités derrière un lorgnon, forme avec M. Stanley un véritable contraste. On ne se douterait guère rencontrer dans cet homme le loup de mer sur lequel on compte pour une expédition aussi hardie. On s'étonnerait aussi en voyant la gaieté et l'entrain tout français de ce futur héros de trente-trois ans, si l'on n'ignorait qu'il a du sang français dans les veines et que son aïeul quitta Bordeaux au temps de la révocation de l'édit de Nantes. Cette gaieté et cet entrain s'allient cependant chez M. de Long à la simplicité et au calme, qui sont comme le fond du tempérament américain. Sa réponse à M. Stanley fut d'une simplicité noble que chacun sentait sincère. « Vous êtes, Monsieur, lui dit-il, l'homme qui a fait ses preuves; je suis l'homme qui a ses preuves à faire. »

« Il les fera, n'en doutez pas, ajoute M. Bigot; celui qui l'a choisi se connaît en hommes. Il sait que le lieutenant

de Long est à trente ans un marin éprouvé, un homme d'un caractère résolu et patient, capable de garder son sang-froid au milieu des plus redoutables périls et de s'arrêter là seulement où l'énergie humaine aura donné son suprême effort. Bonne chance au lieutenant de Long et hurrah pour *la Jeannette*. Puisse la fortune, cette maîtresse jalouse des destinées humaines, leur sourire à tous deux !

« Il va quitter, ce brave marin, quitter pour deux longues années entières, sa jeune et charmante femme, sa petite fille qui a six ans à peine. Elle était là avant-hier, cette femme, tandis que l'on baptisait *la Jeannette;* elle était là cette fillette, avec ses grands cheveux blonds lui tombant sur le cou, avec son chapeau de paille sur lequel était écrit le nom de *la Jeannette;* je n'oublierai pas de longtemps comme elle souriait de toutes ses dents au bruit des bouchons de champagne, croquant de beaux abricots. Elle ne voyait qu'une fête, l'heureuse innocente, dans cette compagnie assemblée, dans ces discours et ces bravos où le nom de son père était à chaque instant répété. Elle ne sait rien des rigueurs du pôle, des îles de glaces flottantes, des dangers que son père va courir. Mais sa mère !... elle ne les ignore pas, celle-là, et la séparation va être pour elle une terrible épreuve. Elle gardait pourtant son calme et sa sérénité, son regard aimable. Elle trouvait la force de sourire, elle aussi. Elle sait que l'homme est ici-bas non pour se contenter du bonheur, mais pour agir, pour exécuter résolûment les grands desseins qu'il est capable de former. Ses yeux, pendant deux années, verseront plus

d'une larme ; plus d'une inquiétude poignante déchirera son cœur ; mais elle a confiance dans un courage qui lui est connu ; elle aussi a pris un cœur viril ; elle admire l'homme qu'elle a préféré, d'être prêt à tout affronter pour illustrer un nom dont elle a fait le sien. »

CHAPITRE II. (1)

« La Jeannette ». — Son équipage

Portrait de *la Jeannette*. — Réparations qu'elle subit avant d'entreprendre son voyage. — De Long. — Chipp. — Danenhower. — Ambler. — Collins. — Newcomb. — Dunbar. — Les hommes de l'équipage.

Le navire.

Avant de présenter au lecteur les différents membres de l'expédition arctique projetée par M. Bennett, nous devons lui faire faire connaissance avec le navire destiné à leur servir de demeure pendant les longs mois qu'ils seront sans doute condamnés à passer au milieu des glaces polaires.

La Jeannette est un navire mixte, gréé en barque. C'est un navire bas et élancé, qui a été construit pour le compte du gouvernement anglais. Il était primitivement destiné à servir d'aviso et de transport pour l'escadre de la Méditerranée. Mais quand il fut achevé, la marine de Sa Majesté britannique n'en ayant plus besoin, le fit mettre en vente. Il fut acheté par le capitaine Allan Young, yachtman anglais distingué qui avait déjà pris part à l'heureuse expédition de sir Léopold Mac Clinctock, à la recherche des restes de

(1) Extrait de divers articles du *New-York Herald*.

Franklin. Son nouveau propriétaire, après un court voyage dans les mers arctiques, le vendit à M. Bennett, qui le destinait à l'usage que nous savons. C'est ce qu'on appelle un navire haut sur quille, — c'est-à-dire dont la quille s'en va en forme de coin, — de sorte qu'on peut espérer, s'il vient à être pris dans les glaces, qu'il sera soulevé par leur pression, au lieu d'être écrasé, comme il arrive d'ordinaire aux navires à fond aplati ou à flancs perpendiculaires.

Après la cérémonie du baptême, *la Jeannette* ne tarda pas à prendre le chemin de l'Amérique, emportant à son bord le capitaine de Long et sa famille. Nous ne nous arrêterons point aux quelques petits incidents qui purent survenir pendant la traversée du Havre à San Francisco ; d'ailleurs, aucun de ces incidents ne mérite de fixer notre attention. Nous dirons seulement que le voyage dura cinq mois et demie et que le capitaine de Long choisit la route du détroit de Magellan au lieu de celle du cap Horn.

Comme nous l'avons dit, M. Bennett avait acheté *la Jeannette* afin de l'offrir au gouvernement des États-Unis, pour une expédition au pôle nord.

Par acte du 27 février 1879, le Congrès accepta cette offre et autorisa le secrétaire de la marine à se charger de l'armement du navire. Ce dernier avait, à la vérité, fait ses preuves dans les mers arctiques, pendant le voyage exécuté par le capitaine Allan Young ; néanmoins on crut nécessaire de le remettre au dock pour le réparer.

La Jeannette fut donc, dès son arrivée à San Francisco, envoyée à Mare Island, où le secrétaire de la marine était autorisé à prendre, dans les arsenaux de l'Etat, tous

GEORGE W. DE LONG

Commandant de *la Jeannette*

Né en 1844 à New-York.
Mort le ? (fin octobre 1881).

CH. W. CHIPP

Lieutenant de *la Jeannette*

Né à Kingston en 1848,
très-probablement perdu en mer.

les matériaux nécessaires pour la mettre en état d'affronter les périls de l'expédition à laquelle on la destinait. La seule restriction apportée à cette autorisation était qu'aucune des dépenses pour les réparations ou les améliorations faites au navire ne devait rester à la charge du département de la marine. Il était, en outre, enjoint au secrétaire, par l'acte du Congrès, de faire vérifier, avant d'en prendre charge, si le navire était réellement approprié à un voyage d'exploration dans les mers polaires. A Mare Island, *la Jeannette* subit donc une inspection minutieuse, après laquelle les ingénieurs déclarèrent que, vu les dangers du voyage qu'elle allait entreprendre, il était prudent de la renforcer, pour qu'elle pût supporter plus facilement la pression des glaces. Ce n'était là, toutefois, qu'une mesure de précaution, puisque ce navire était d'une excellente construction et possédait la force ordinaire des navires de ce tonnage. De grands travaux furent néanmoins entrepris pour satisfaire au desideratum des ingénieurs, et M. Bennett en paya tous les frais. On changea les anciennes chaudières de *la Jeannette,* qu'on remplaça par des neuves, et on mit tout en œuvre pour qu'elle fût dans les meilleures conditions possibles au moment de son départ : des barreaux de fer furent placés à l'avant et à l'arrière des chaudières pour soutenir les flancs du navire. Son extrême-avant fut, jusqu'à une dizaine de pieds du faux-pont, rempli de solides madriers bien calfatés. Des hiloires additionnelles et des madriers de six pouces d'épaisseur furent ajoutés à la charpente ordinaire pour renforcer son petit-fond. En outre, le fond fut réparé partout où il en avait besoin.

Toutes ces réparations et améliorations furent faites avec tant de soin, qu'on pouvait raisonnablement croire que *la Jeannette* étant en état de surmonter tous les périls ordinaires qu'on est accoutumé à rencontrer dans la navigation des mers polaires.

Après avoir donné à nos lecteurs la description de l'instrument, il nous reste à leur présenter ceux qui étaient destinés à s'en servir.

Le lieutenant de Long,
commandant de l'expédition.

De Long est né à New-York, dans le courant de l'année 1844, d'une famille d'origine française, comme nous l'avons déjà dit, et comme son nom, au reste, le ferait deviner. Nous avons fort peu de détails sur sa famille, de même que sur les années de son enfance, jusqu'à l'âge de seize ans, époque où il fut admis à l'Académie navale, sur la présentation d'un membre du Congrès, M. Benjamin Wood. Grâce à ses facultés naturelles et à son assiduité, il s'y distingua bientôt, et en sortit le dixième sur cinquante, avec le grade d'aspirant de marine. Le 1er décembre 1866, il était promu à celui d'enseigne et devenait successivement maître en mars 1868, et lieutenant en mars 1869.

Ce fut vers cette époque qu'étant envoyé rejoindre l'escadre américaine qui croisait dans les mers d'Europe, il fit la connaissance de miss Emma Wotton, qui fut plus tard mistress de Long. Le père de cette jeune fille, le capitaine Wotton, habitait le Havre, où il était à la tête de l'agence de la *Compagnie des Paquebots du Havre à*

New-York. Le capitaine Wotton tenait généreusement sa maison ouverte à tous ses compatriotes, et particulièrement aux officiers de la flotte. Ce fut grâce à cette circonstance que les deux jeunes gens se rencontrèrent et s'éprirent l'un de l'autre. De Long demanda au capitaine la main de sa fille; mais, avant de l'obtenir, il fut rappelé à New-York. Peu de temps après, M. Wotton étant allé lui-même faire un voyage en Amérique, de Long réitéra ses instances auprès de lui et en obtint cette réponse : « Partez pour votre croisière dans les mers du sud de l'Amérique, et si, quand vous reviendrez, dans un an, vos sentiments, pas plus que ceux de ma fille, n'ont changé, elle sera votre femme. » Joyeux de cette réponse, de Long partit rejoindre son navire, le *Lancaster*, qui l'attendait à Norfolk. Un peu avant son départ, de Long reçut la nouvelle de la mort de sa mère, avec laquelle il vivait à Williamsbourg; son père était mort quelques années auparavant. Il dut donc revenir pour les obsèques, auxquelles assista M. Wotton, qui conduisit le deuil avec lui. Immédiatement après cette triste cérémonie, de Long repartit pour le sud. Mais comme deux des côtés les plus saillants de son caractère étaient l'énergie et la persévérance, il revint à New-York aussitôt sa croisière terminée, et se rendit directement chez le frère de sa fiancée, à qui il se présenta en lui adressant gaiement ces paroles : « Eh bien, Jack, me voici; le temps est passé, je m'en vais la chercher. » A la vérité, l'année fixée par M. Wotton n'était pas encore complétement écoulée, quand de Long arriva au Havre et se présenta dans les bureaux de l'agence des *Paquebots du*

Havre à New-York; néanmoins le capitaine donna son consentement, et le mariage fut célébré à bord du navire de guerre *Shanenhoah*, car on était alors au milieu de l'hiver 1870-71, époque pendant laquelle, on se le rappelle, tout mariage célébré en France était déclaré nul.

En 1873, de Long prit part, en qualité de second à bord de la *Juniata*, qui était commandée par le capitaine Braine, à l'expédition envoyée à la recherche du *Polaris*. Ce voyage lui fournit l'occasion de se distinguer par une entreprise des plus hardies, qui, sans doute plus tard, lui valut l'honneur d'être choisi pour commander *la Jeannette*. La *Juniata* se trouvant bloquée par les glaces, dans le port d'Upernavick, sur la côte occidentale du Groënland, il obtint de son commandant l'autorisation d'équiper une petite chaloupe à vapeur pour tenter de continuer les recherches plus au nord. Il surveilla lui-même l'armement de ce petit bâtiment, qui n'avait que trente-cinq pieds de long, et qui reçut le nom de *Petite Juniata*, et partit, avec un équipage d'élite, à la recherche du navire disparu et de l'équipage du capitaine Buddington. Il essaya d'abord de remonter la baie de Melville, en longeant la côte, pour traverser cette baie à la hauteur du cap York, qui était le but de son expédition; mais craignant d'être pris dans les glaces, il dut renoncer à ce plan et chercher à trouver un passage au milieu des îles de glaces flottantes. Ces premières tentatives furent inutiles; plusieurs fois même il fut obligé de rétrograder. Enfin, ayant eu la bonne fortune de trouver un passage ouvert, il s'avança droit dans la direction du cap York. Cinq jours après son départ, la *Petite Juniata* fut

assaillie par une épouvantable tempête, à un moment où, pour économiser le combustible, toutes ses voiles étaient dehors. Pendant trente heures, il lui fallut lutter contre cette tempête arctique, mille fois plus terrible que celles des basses latitudes : à chaque instant, elle était menacée d'être écrasée au milieu des centaines d'icebergs qui l'entouraient, ou d'être ensevelie sous les débris de ces montagnes de glace, qui, se heurtant les unes contre les autres, s'abîmaient en projetant au loin leurs éclats. Enfin, la tempête s'apaisa et la mer se calma. A ce moment, le cap York était en vue, à huit milles environ. De Long désirait ardemment y parvenir, mais il était inabordable par terre à cause des glaces qui bordaient le rivage. D'un autre côté, la *Petite Juniata* ne pouvait prolonger son voyage, faute de combustible, car le capitaine Braine avait donné l'ordre formel à de Long de regagner le port d'Upernavick dès qu'il aurait épuisé la moitié de sa provision de charbon. L'ordre de virer de bord fut donc donné, malgré le regret de de Long d'abandonner l'entreprise au moment où il touchait le but qu'il s'était proposé d'atteindre, et après tant de dangers courus. De retour à Upernavick, il trouva dans le port de cette station le navire la *Tigress*, qui, lui aussi, venait dans ces parages pour participer à la recherche du *Polaris* et de son équipage. De Long, désireux de poursuivre l'œuvre qu'il avait commencée, demanda au capitaine Grœr, qui commandait le navire, de l'accepter à son bord avec les gens qui l'avaient accompagné dans sa première tentative ; mais celui-ci, voulant se réserver en entier l'honneur de l'entre-

prise, lui refusa. Ce refus, toutefois, ne découragea point le jeune lieutenant ; il essaya de reprendre une seconde fois le chemin du nord avec sa chaloupe, et ne fut arrêté que par le manque de charbon.

D'après un dicton du sud : « Quiconque a bu des eaux du Rio Grande y reviendra avant de mourir », mais on pourrait dire, avec non moins de raison, pour le nord : « Quiconque a vu les glaces éternelles de l'Arctique voudra les revoir. » De Long n'avait point échappé à l'influence fascinatrice de ces régions : le premier voyage dont nous venons de retracer un des épisodes avait fait naître en lui un véritable enthousiasme pour tout ce qui a trait aux régions polaires : de retour dans sa patrie, il se mit à étudier avec ardeur tous les ouvrages écrits sur le pôle nord, et à lire les relations des hardis marins qui, au péril de leur vie, se sont aventurés dans ces régions mystérieuses. Le tableau de leurs misères et de leurs infortunes, loin de ralentir son ardeur, ne faisait que l'exciter ; et comme l'enthousiasme est contagieux, il savait inspirer aux autres les propres sentiments qui l'animaient. D'ailleurs, personne plus que lui ne déploya de persévérance et de réflexion dans les préparatifs de l'expédition de *la Jeannette*.

De Long est un homme d'un physique superbe et d'une constitution vigoureuse ; il a six pieds de haut et des formes véritablement athlétiques. Ceux qui ont vécu dans son intimité le dépeignent comme un homme d'excellentes manières ; conteur agréable et spirituel. C'est, en outre, un observateur clairvoyant des hommes comme des choses, à

qui ses voyages ont fourni un fond sérieux de connaissances. Il aime sa profession avec fierté.

Charles W. Chipp,
premier lieutenant.

Le lieutenant Chipp, qui part en qualité d'officier exécutif à bord de *la Jeannette*, n'en est pas non plus à ses débuts dans la navigation des mers arctiques: lui aussi était à bord de la *Juniata*, dans son voyage à la recherche du *Polaris*, pendant lequel il fut toujours le premier à s'offrir comme volontaire dès qu'une mission périlleuse se présenta. C'est ainsi qu'il accompagnait de Long dans sa dangereuse expédition à bord de la *Petite Juniata*.

Le lieutenant Chipp est né à Kingston, dans l'état de New-York, en 1848. Il entra à l'Académie navale en 1863. Il passa ses premières années de service maritime en qualité d'aspirant à bord du *Contocook*, de l'escadre des Indes occidentales, en 1868; du *Franklin*, dans l'escadre d'Europe, et du *Guard*. Il s'embarqua ensuite, comme enseigne, à bord de l'*Alaska*, de l'escadre d'Asie, à laquelle il resta attaché pendant trois ans, avec le même grade. Cette croisière, tout en lui fournissant l'occasion d'acquérir de l'expérience, lui permit aussi d'étudier les sujets les plus variés et les plus intéressants. Le 12 juillet 1870, il fut promu au grade de master et envoyé ensuite en Corée, où il prit part à l'attaque des forts de la rivière Sallé. Étant à bord du *Monocacy*, il participa aux combats du 1er, du 9, du 10 et du 11 juin 1871, et prit le commandement de la compagnie de Mokee, quand ce brave officier fut tué à l'assaut du fort du Condi.

Plus tard, il assista avec ses collègues à une grande fête donnée en leur honneur par la cour de Siam à Bankok. Ce fut au mois de février 1873, qu'il se rendit à bord de la *Juniata*. Après son retour, il fut envoyé à Santiago de Cuba pour arrêter le massacre des derniers prisonniers du *Virginius*, et ramener ceux-ci aux États-Unis. En 1874, il retourna à bord de la *Juniata* qui se rendait à Key-West, rendez-vous d'où elle fut envoyée rejoindre l'escadre d'Europe, et croisa depuis les côtes de Norwège jusqu'à celles du Levant. Attaché au mois de mai 1876 au service des torpilles à Newport, il passait, au mois de septembre de la même année, à bord de l'*Ashuelot*, qui faisait partie de l'escadre d'Asie. Il y resta jusqu'en mars 1879, époque où il reçut l'ordre de rejoindre *la Jeannette*. Il a donc eu neuf ans et huit mois de service effectif à la mer. Sous tous les rapports, c'est un marin instruit et pratique, et son choix a reçu l'approbation de tous les marins.

John Wilson Danenhower,
deuxième lieutenant.

Maître Danenhower, qui occupe le troisième rang hiérarchique à bord de *la Jeannette*, est né à Chicago, dans l'Illinois, le 30 septembre 1849. Il est entré à l'Académie de marine en 1866. En 1870, il était à bord du *Plymouth* en qualité d'aspirant, qu'il conserva pendant deux ans soit à bord de ce navire, soit à bord de la *Juniata*, qui, tous les deux, faisaient partie de l'escadre d'Europe. Il fut ensuite promu au grade d'enseigne après un examen au concours et servit sur le *Portsmouth* pen-

Jeannette Minstrels Theatre

S.W. Corner of the Galley and the Bowery where the Harmonies of Wrangells Land may be heard every night

New Years Night 1886

— Programme. —

The Jeannette Minstrels by the Company

Prologue — — written by Mr Collins. — — — — Boyd

Song Erin go bragh! in Peasant Costume H Warren

Song — — — — — — — — — — — — A Sweetman

Character sketches by the Indians Anequin and Alexai.

= Intermission =

Overture — — — — — — — by the orchestra

Song — — Poor and broken down — — — — Boyd.

Jig — — — — — — — — — by the Boatswain Mr Cole.

Song — — "Champagne Charlie" in costume — — — Wilson.

Tableaux.

~~Making a dead marine, Neptune, Vulcan, Observing mercury.~~

The planet Mars, Taking an observation, Signalling [illegible]

La Jeannette.

Tableaux.

Making a dead marine, Neptune, Vulcan, Observing mercury.
The planet Mars, Taking an observation, Signalling for a (female) pilot, Is that a Bear I see!, Playing for high stakes; Bean poker.
Chinese character sketches in costume singing & acting by the Cook & Steward

Kuehne, on the Violin, Selection from Daughter of the Regiment.

To conclude with the Screaming Farce
The Irish School master
(characters)

School master — — — — — — — Jas H Bartlett
Head pupil — — — — — — — H. Warren

Leaders of Orchestra
G. Kuehne and E. Star.

Performance to commence at 8. 30 P.M
Sledges may be ordered at 10 P.M
Tickets at the popular price of 0.00

N.B. The best of Liquors (adams ale) may be had at Lee's Distillery within a few steps of the Theatre.

PROGRAMME DE LA DERNIÈRE REPRÉSENTATION

Donnée à bord de *la Jeannette*. (T. II, Ch. IV.)

dant les voyages d'exploration et d'hydrographie faits par ce navire de 1871 à 1874. Il fut alors invité à passer l'examen de master, à la suite duquel il reçut sa commission. En 1874, il fut attaché à l'observatoire naval de Washington, d'où il passa au service des signaux, dirigé par le commodore Parker. Il s'embarqua plus tard sur le *Vandalia*, où il resta jusqu'en juillet 1878, époque où il reçut l'ordre d'aller au Havre rejoindre *la Jeannette*. Maître Danenhower est un jeune homme d'un mérite supérieur à celui de la moyenne des officiers distingués de la marine des États-Unis, qui se font d'ordinaire remarquer par leurs qualités professionnelles et leur savoir. Depuis qu'il est entré dans la marine, il a des états de service effectif plus chargés qu'aucun des officiers de sa promotion. Pendant l'expédition de *la Jeannette*, il remplira le rôle d'hydrographe en même temps que celui de lieutenant en second.

Georges W. Melville,
sous-ingénieur de la marine.

Les glaces des mers arctiques ne sont point inconnues non plus au sous-ingénieur Melville, qui remplissait les fonctions d'ingénieur en chef à bord de la *Tigress*, pendant le voyage de celle-ci, dont nous avons parlé. Ses services furent tellement appréciés, pendant le cours de cette expédition, que le commandant de la *Tigress* en fit l'éloge le plus flatteur dans le rapport qu'il adressa, après son retour, au secrétaire de la marine. D'ailleurs, M. Melville possède la confiance entière de son commandant actuel, le lieutenant de Long. A bord de *la Jeannette*, outre son ser-

vice professionnel, il sera chargé de plusieurs branches des travaux scientifiques que doivent entreprendre les membres de l'expédition, probablement de la partie minéralogique et de la partie zoologique.

L'ingénieur Melville est né à New-York, le 19 janvier 1841, et suivit les cours d'une école publique de cette ville. Après avoir fait tout son stage d'ingénieur, il entra dans la marine en 1861, avec le grade de sous-ingénieur de 3e classe. Pendant la guerre de sécession, il servit à bord des navires de guerre *Michigan*, *Dakota* et *Wachusett*; il passa ensuite dans le service des torpilles de l'escadre de blocus du Nord et de l'Atlantique, où il fut élevé au grade de sous-ingénieur de 2e classe en 1862. Après la guerre, il fut nommé sous-ingénieur de 1re classe et s'embarqua sur le *Chattonoaga*. Il fut ensuite envoyé successivement à bord du *Tacony*, du *Penobscot*, du *Lancaster* et du *Portsmouth*. Il quitta ce dernier navire et entra aux chantiers de la marine à Boston, puis à New-York et enfin à Philadelphie. Appelé de nouveau à la mer en 1873, il s'embarqua sur la *Tigress* qu'il quitta pour le *Tennessee*. Il venait de passer son examen pour le grade d'ingénieur en chef, dans lequel il avait obtenu le 5e rang sur la liste, quand il fut appelé à bord de *la Jeannette*. M. Melville a douze ans et neuf mois de mer; c'est un homme d'une taille colossale et dans la force de l'âge.

Le docteur James Markam Marshal Ambler,
chirurgien de « la Jeannette ».

Le docteur Ambler, fils du docteur Carey Ambler, est né dans le comté de Fauquier, État de Virginie, le 30 décembre 1848. Il a fait ses premières études à Washington et à Lee College, dans son pays natal. Il se rendit ensuite à l'Université du Maryland, où il prit ses différents grades. Après l'obtention de son diplôme de docteur, il pratiqua la médecine, pendant trois ans, à Baltimore. Il quitta ensuite la médecine civile en 1874, pour entrer dans la marine en qualité d'aide-chirurgien. Il fut d'abord attaché à l'Académie de marine, d'où il passa à bord de la corvette *Kansas*, et fit, avec celle-ci, une croisière dans les Antilles. Il fut ensuite envoyé à bord du vaisseau amiral *Minnesota*, qui resta pendant deux ans stationné dans le port de New-York. De là, il entra à l'hôpital de la marine. Enfin, en 1877, il fut promu au grade de chirurgien.

C'est un homme de six pieds, fortement constitué et d'un physique agréable. Comme médecin, il est entièrement dévoué à son art, et fera, nous en sommes surs, tout ce qui sera en son pouvoir pour remplir noblement sa mission humanitaire.

Jérome J. Collins, météorologiste,
correspondant du *New-York Herald*.

Jérôme J. Collins est né à Cork, en Irlande, le 17 octobre 1841, son frère était négociant et manufacturier, et, pendant vingt-deux ans, c'est-à-dire jusqu'en 1863, fit

partie du conseil de la ville. Le jeune Jérôme Collins fit ses études à l'école de Mansion-House, qui était dirigée par les frères de saint Vincent. De très bonne heure, son goût pour les sciences exactes se dessina. A l'âge de seize ans à peine, il devenait l'élève de sir John Benson, ingénieur du port de la ville de Cork. Sous l'habile direction de ce maître, le jeune élève fit de rapides progrès dans son art, et fut bientôt nommé sous-ingénieur de la ville. En cette qualité il fut chargé d'un grand nombre de travaux importants, sur la rivière ou dans le port ; mais celui qui lui fit le plus d'honneur est la construction du pont de North-Gate, sur lequel son nom a été gravé, et qui lui valut les félicitations de ses concitoyens.

Voyant que son pays natal ne pouvait offrir un champ assez vaste pour son activité, il se rendit en Angleterre. La crise financière de 1866 étant survenue, il se décida à passer dans le Nouveau-Monde, où il ne tarda pas à se créer une place honorable par les travaux remarquables dont il dirigea l'exécution.

Toutefois ce n'est point comme ingénieur, mais comme météorologiste, que M. Collins a surtout sa renommée, car ce n'est point par un novice que les variations atmosphériques doivent être observées à bord de *la Jeannette* ; M. Collins a, en effet, droit à l'éternelle reconnaissance de ses contemporains et des générations à venir, pour sa belle découverte des lois qui président au développement et à la transmission des tempêtes à travers l'Océan Atlantique, lois qui permettent de prédire plusieurs jours à l'avance l'arrivée des tempêtes sur les côtes d'Europe.

Cette seule découverte le place certainement au rang des premiers savants de notre époque.

Mais, à côté du savant, existe l'homme honnête, courageux, affectionné, gai et tendre qui laisse derrière lui un souvenir cher à tous ceux qui ont ressenti le charme qu'il sait exercer sur tous ceux qui l'entourent.

Raymond L. Newcomb, naturaliste
taxidermiste de l'expédition.

M. Raymond L. Newcomb est né à Salem, dans le Massachussets, en janvier 1849 ; c'est un des descendants de Newcomb qui se distinguèrent pendant la Révolution de 1776. Son grand-père prit part à la bataille de Lexington et servit, pendant toute la durée de la guerre, dans une compagnie d'artillerie. Son père est encore dans le commerce à Salem.

Comme taxidermiste et comme ornithologiste, il jouit de l'estime des sociétés savantes. D'ailleurs, c'est à la recommandation du professeur Baird, du Smithoonian-Institut, qu'il doit la place qu'il occupe à bord de *la Jeannette*. En 1878, il avait déjà été envoyé, par ce corps savant, sur les bancs de Terre-Neuve, pour y recueillir des spécimens d'histoire naturelle. Il est certain que les travaux qu'il accomplira à bord de *la Jeannette*, lorsqu'ils viendront au jour, seront accueillis avec une vive reconnaissance par le monde savant, dont il sera le seul représentant dans cette exploration des mers polaires (1).

(1) M. Newcomb a été assez heureux pour sauver les notes et les croquis pris par lui dans l'Océan arctique, de sorte qu'il n'a point à

Le capitaine Dunbar,
pilote des glaces.

Le poste de pilote des glaces est de ceux qui demandent une longue expérience de la navigation dans les mers polaires, jointe aussi à beaucoup de prudence; aussi a-t-on choisi, pour remplir ce poste important à bord de *la Jeannette*, un homme qui fréquente les mers glaciales depuis trente-cinq années.

Le capitaine Dunbar est né en 1834 à New-London, dans le Connecticut. Depuis sa jeunesse, sauf dans les quatre années qui viennent de s'écouler, pendant lesquelles il a été engagé à la chasse du phoque et de l'éléphant de mer, il a toujours navigué à bord de navires baleiniers. Pendant sa longue carrière de marin, il a fait la pêche dans l'Océan Atlantique aussi bien que dans l'Océan Pacifique, et dans les mers arctiques comme dans les mers antarctiques. Homme d'un esprit inventif et plein d'inspirations subites dans les moments difficiles, il peut rendre les plus grands services à une expédition dans les

regretter, en ce qui concerne ses travaux, la perte des rapports officiels de l'expédition. Ces notes et ces croquis au crayon sont très complets. Les premières sont écrites très fin, mais lisiblement néanmoins ; tandis que les secondes portent le cachet d'un ouvrage sérieux et d'un talent artistique incontestable.

En outre des études pour lesquelles il avait été spécialement attaché à l'expédition, il a trouvé le temps de recueillir des notes sur maints incidents intéressants, survenus pendant le voyage, que nous aurons, au reste, l'occasion de mettre à contribution un peu plus tard. Jeune et enthousiaste, il a rapporté une description vivante des scènes qui se sont passées sous ses yeux pendant le voyage et raconté maintes particularités de la vie à bord d'un navire explorateur qui sont dignes d'être conservées. Sa description des îles Jeannette, Henrietta et Bennett sont intéressantes et les croquis qu'il a faits de ces îles peuvent, quand à présent, tenir lieu de cartes. (Extrait d'une des lettres de M. Jakson.)

mers polaires, où il faut toujours compter avec l'imprévu.

M. Dunbar termine la liste des membres de l'expédition que nous pouvons considérer comme formant l'état-major. Il nous reste donc maintenant à donner la liste des hommes d'élite choisis par le lieutenant de Long pour composer l'équipage de *la Jeannette*. Nombre d'entre eux mériteraient certes, une mention spéciale pour leurs états de services et leur conduite héroïque dans certaines circonstances de cette terrible expédition ; mais la suite du récit mettra en lumière, nous l'espérons, les mérites respectifs de chacun. Au reste, nous aurons à revenir sur quelques-uns d'entre eux.

LISTE DES HOMMES DE L'ÉQUIPAGE.

Jack Cole, maître d'équipage.
Alfred Sweetman, maître charpentier.
William Ninderman, charpentier.
George-Washington Boyd, charpentier.
Walter Lee, machiniste.
George Landertack, chauffeur.
Louis-Philipp Noros, matelot.
Herbert-Wood Leach, matelot.
James H. Bartlett, matelot.
Henri-David Warren, matelot.
George-Stephenson Manson, matelot.
Adolf Dressler, matelot.
Carl-August Gortz, matelot.
Peter-Edward Johnson, matelot.
Henry Wilson, matelot.
Edward Star, matelot.
Hans Erickson, matelot.

Henry-Hansen KNACK, matelot.
Nelse IVERSON, matelot.
Albert-George KUEHNE, matelot.
Ah SAM, cuisinier, (chinois).
Long SING, boulanger, (chinois).
ALEXIS, chasseur indien.
ANEQUIN, chasseur indien.

JOHN W. DANENHOWER

Deuxième lieutenant de *la Jeannette*

Né le 30 septembre 1849, à Chicago, et revenu à New-York, — un œil perdu, l'autre compromis.

LE Dr JAMES M. M. AMBLER

Médecin de *la Jeannette*

Né le 30 décembre 1848, en Virginie, mort le ? (fin octobre 1881).

CHAPITRE III.

Départ de San Francisco (1).

Triste état de l'atmosphère pendant les jours qui précèdent le départ de *la Jeannette*. — Baie de San Francisco. — Aspect du port et des jetées au moment du départ. — Ce qui se passe à bord du navire. — Adieux du capitaine de Long et de sa femme. — Courage de cette dernière.

Depuis plusieurs jours le temps est inconstant et désagréable. Dimanche les vents fixés à l'ouest soufflaient avec une extrême violence : des nuages d'une poussière aveuglante rendaient presque impossible toute promenade, au dehors aussi bien que dans les rues de San Francisco, et les habiles prédisaient une période de mauvais temps. Hier, cependant, le vent s'est modéré, mais vers le soir, un gros nuage sombre s'est élevé de la mer et une pluie fine s'est mise à tomber. « *La Jeannette* aura vilain temps pour partir demain », se répétaient les flâneurs autour de la Bourse des marchandises; « quelles ténèbres du diable elle aura pour quitter la côte ! » ajoutaient d'autres augures de malheur. Ce matin, le ciel était encore très chargé ; cependant quelques changements favorables se sont opérés peu à peu, et vers midi, le soleil se ha-

(1) Lettre de M. Collins.

sarda à se montrer de temps en temps entre de gros nuages. D'un autre côté les embarcations qui rentraient au port, rapportaient qu'au dehors une brise légère soufflait du sud-ouest, c'est-à-dire dans une direction favorable à *la Jeannette*. Or, comme le désir est le père de la pensée, on prétendait que la nature s'était apaisée et avait imposé silence aux éléments pour favoriser le départ de l'expédition.

La baie de San Francisco, si belle dans ses proportions, n'a pas d'égale parmi tous les ports de l'univers sous le rapport de la hardiesse et du pittoresque des collines qui forment son enceinte; et celui qui, du sommet des collines étagées qui forment Telegraph-Hill, (nom si cher aux premiers Californiens), eût plongé ses regards dans la baie qui s'étend à ses pieds eût joui d'un de ces spectacles qu'on n'oublie jamais.

La Jeannette reposait sur ses ancres à moité chemin, entre la terre ferme et l'île Yerba Buena. On voyait les matelots se promener nonchalamment et avec insouciance sur le pont ou accoudés sur la lisse, portant leurs regards du côté de la ville de la richesse et du plaisir dont peut-être ils ne parcourront plus jamais les rues. Ils étaient presque muets. Le silence qui précède ordinairement le bruit et l'agitation du moment des adieux régnait alors sur le pont du navire. Tout était prêt pour le départ et on n'attendait plus que le capitaine. Tous les bateaux de plaisance de la flotille du Yacht-Club de San Francisco étaient là autour de *la Jeannette* silencieuse, allant et venant au milieu d'une multitude d'autres em-

barcations de tous genres et de toutes dimensions, depuis le schooner coquet avec toutes ses voiles dehors jusqu'à l'impertinent petit you-you.

A la vérité je m'attendais à traverser une foule nombreuse, rassemblée le long des jetées pour assister au départ de *la Jeannette,* mais je ne pensais pas rencontrer une foule si enthousiaste et si avide de voir le capitaine de Long au moment où il quitterait la rive. Le moment du départ est fixé pour trois heures, et si le capitaine n'était pas encore à bord, du moins il arrivait sur le port.

Quels « Cheers » et quels « Good-Bye » sortirent alors comme une explosion de la poitrine de tous les gens rassemblés sur le port et sur les jetées ! Le capitaine arrivait en compagnie de mistress de Long et de M. Jerome Collins. En fendant la foule ces messieurs levèrent leurs chapeaux pour répondre aux acclamations dont ils étaient l'objet. L'enthousiasme était alors à son comble aussi bien parmi les simples marins qui encombraient la jetée, que chez le millionnaire qui était venu là pour honorer l'intelligence et le courage. Sur tous les points d'où l'on pouvait apercevoir *la Jeannette*, depuis les quais et les jetées jusqu'au sommet de Telegraph-Hill, on ne voyait qu'une foule grouillante, agitée, qui, depuis des heures, attendait le départ du navire. La jetée Mieg elle-même, qui se trouve au nord de la ville, était encombrée de trois fois plus de monde qu'elle n'en pouvait porter; mais la police était impuissante à contenir la foule. Bon nombre de voitures n'avaient pu arriver jusqu'au port, et les personnes

qui s'y trouvaient avaient été obligées de descendre pour s'approcher et contempler une dernière fois *la Jeannette*, au moment où celle-ci levant ses ancres faisait ses préparatifs de départ. Réellement le spectacle que présentait la baie tenait plus de la féerie que de la réalité. Partout on distinguait les blanches voiles du Yacht-Club sillonnant rapidement la baie sous l'impulsion d'une brise fraîche et donnant un air animé à la surface des flots. Avec ma jumelle, il m'était impossible de lire les noms de toutes ces embarcations, mais je pouvais cependant reconnaître le *Frolie*, au commodore Harrison, le *Consuelo*, le *Cornelius O'Connor*, l'*Azaba*, le *Starled-Fanon*, le *Clara*, le *Magic*, l'*Ida*, le *Sappho-Livvely*, le *Virgeis*, le *Laura*, le *Queen ofthe Bay*, le *Tivilight*, le *Meryflower*, l'*Enseratd*, etc.

Maintenant laissons, pour quelques instants, la parole à M. Collins : « L'ancre est levé, dit-il, le propulseur se meut lentement, poussant *la Jeannette* en avant, juste assez pour nous faire comprendre que nous sommes en route. Les chapeaux et les mouchoirs que l'on agite sur les jetées d'embarquement et même de tous les points de San Francisco d'où l'on peut nous voir, nous disent assez que les bons habitants de cette ville nous accompagnent de leurs vœux, quoique nous ne puissions les entendre. Le capitaine et le premier lieutenant sont sur le pont : l'ordre de pousser trois cheers est donné ; les matelots grimpent dans les agrès ; le sifflet de la machine donne le signal : Hurrah ! hurrah ! nous sommes définitivement partis. La flottille du Yacht-Club, sous les ordres du commodore Harrison, nous accompagne. Avec quelle grâce

ces jolies embarcations, comme autant de mouettes aux ailes blanches, effleurent la surface des flots, à côté de notre navire qui s'avance majestueusement vers le goulet. Elles ne nous quitteront qu'à la barre.

» Pendant ce temps-là, mistress de Long était dans la cabine avec son mari, M. William Bradford, l'artiste qui a représenté avec tant de bonheur les scènes arctiques, et M. Brooks, de l'Académie des sciences. Elle se montrait pleine d'espérance et prédisait à l'expédition un véritable succès. Aimable et charmante femme ! tout le monde avait appris à la respecter, elle avait été la vie de notre famille de *la Jeannette*, depuis que cette famille avait été organisée. Si nous désirions acheter quelque objet pour notre usage, nous ne le faisions jamais sans la consulter.

» Cependant le moment suprême de la séparation approche, *la Jeannette* a passé la Porte-d'Or. Boum ! boum ! c'est le canon qui salue *la Jeannette*. La batterie vomit des nuages de fumée blanche et épaisse qui s'en vont en roulant sur la mer. Nous entendons les acclamations de la garnison et nous y répondons. C'est l'armée qui salue la marine : *Blood is thicker than water*. Adieu, braves soldats, puissent toujours vos canons saluer ainsi vos amis et devenir la terreur de nos ennemis ! A ce moment les embarcations de plaisance, encombrées de spectateurs qui forment des vœux pour le succès de notre entreprise, se rangent sur l'arrière de *la Jeannette*, et baissent leurs pavillons en signe d'adieux. De notre côté, nous agitons nos chapeaux et nos mouchoirs ; mais le navire trace toujours son sillon

dans les flots sous l'impulsion d'une légère brise. Nous voici arrivés au niveau des deux pointes de la baie; *la Jeannette* va franchir le seuil de l'immense Océan Pacifique pour s'éloigner vers l'ouest, afin d'éviter les vents contraires du nord-ouest qui règnent le long de la côte. Les petits remorqueurs qui couraient devant nous commencent à ressentir l'effet de la houle. Le commandant de Long fait un signal au commodore Harrison de s'approcher avec le *Frolie* pour prendre mistress de Long et quelques amis restés à bord et les ramener à terre. Le *Frolie* s'avance; un canot de *la Jeannette* est descendu à la mer. C'est l'heure des adieux, l'heure où le mari et la femme vont se séparer. En ce moment cruel, bien des femmes eussent faibli. Mistress de Long, avec un courage vraiment héroïque, tendit la main à chacun des officiers, et leur adressant quelques paroles d'espérance, leur dit: « Au revoir! » Plus d'un spectateur désintéressé de cette scène émouvante, eût pu taxer cette femme d'indifférence, car c'était l'heure où son mari, plus de la moitié d'elle-même, allait se séparer d'elle pour affronter les dangers d'une mer inconnue, et quelle mer, l'Océan glacial! Cependant il eût pu aussi distinguer les larmes qui roulaient dans tous les yeux. « Enfin, dit M. Bradford qui nous a raconté cette scène, de Long se tournant vers moi, me dit : « Il est temps ». Il descendit alors avec sa femme dans le canot, où je les suivis. Quand tout fut prêt: « Nage, dit-il aux rameurs en leur désignant le *Frolie* de la main.» Il est impossible de dépeindre le silence poignant, oppressé qui régna dans le canot pendant ce trajet. Pas un mot ne fut échangé;

les coups secs des avirons contre les tolets, et le clapotis des lames à l'avant du bateau étaient les seuls bruits qui frappaient nos oreilles. Quand nous fûmes rangés le long du petit yacht, de Long pressa sa femme dans ses bras, et leurs lèvres se rencontrèrent ; puis, lui serrant une dernière fois la main, il lui dit simplement : « Au revoir ! » Alors, mistress de Long monta sur le yacht, où, se penchant sur la lisse pour considérer encore une fois son mari, elle le contemplait avec des yeux où il était facile de reconnaître à quelles terribles angoisses elle était en proie, tandis que du fond de son cœur une ardente prière montait au ciel, pour amener la bénédiction de l'Éternel sur son voyage. Les regards et l'attitude de sa femme parurent faire hésiter de Long; mais, reprenant aussitôt de l'empire sur lui-même, il se retourna vers les matelots, et d'une voix forte leur dit : « Nagez, mes amis ». Ceux-ci se courbèrent à l'instant sur leurs avirons, et quelques minutes plus tard le canot abordait *la Jeannette*. Nous suivions chacun de ses mouvements; nous vîmes de Long gravir les degrés de l'échelle, et, aussitôt qu'il fut à bord, *la Jeannette* s'éloigna. Nous restâmes sur le pont du *Frolie* et, sans échanger une parole, nous suivions des yeux *la Jeannette* qui se confondait peu à peu avec l'horizon. Quand elle eut disparu, mistress de Long me dit : « Nous descendrons à l'intérieur, si vous le voulez bien, car je sens le besoin d'être seule. » Je me rendis aussitôt à son désir. Mais dès que nous fûmes descendus, tel était l'empire que cette femme possédait sur elle-même, peut-être aussi aidée par la confiance inébranlable qu'elle avait

dans l'entreprise de son mari, elle reprit complétement ses sens et entama la conversation. Jamais je n'ai vu, et je n'espère plus voir une seconde fois chez une femme, un courage semblable à celui dont mistress de Long, me donna l'exemple en cette circonstance. »

CHAPITRE IV.

Traversée de San Francisco à Oonalachka.

État des esprits à bord de *la Jeannette* quand on eut perdu de vue les forts de San-Francisco. — Le mal de mer. — Le calme. — Superbes couchers de soleil. — Occupations du naturaliste. — Les Albatros. — Aménagement à bord. — La cabane de M. Collins. — Ah Sam, le chef chinois, et ses talents culinaires. — Le Steward. — Long Sing. — Qualités et défauts de *la Jeannette*.— La vie à bord. — Les attributions de chacun. — Un courant. — Les brouillards. — L'île d'Ougalgo. — Description de cette île par MM. Collins et Newcomb. — Illioulouk à Oonalachka.

Ce fut le soir seulement, en nous avançant de plus en plus sur l'Océan Pacifique, que nous comprîmes enfin que notre voyage était commencé. Nous pûmes alors envisager l'avenir et songer à toutes les éventualités qu'il nous réservait peut-être. A ce moment pas un de nous ne laissa échapper un mot faisant allusion au but de notre voyage; mais il était facile de comprendre, en voyant nos fronts soucieux, qu'un même objet absorbait toutes nos pensées. Quant arriva l'heure du dîner — c'était notre premier repas à bord — la conversation roula uniquement sur les mets qui nous furent servis. Il était évident qu'un accord tacite régnait entre nous, pour ne point amener la conversation

sur le sujet qui nous préoccupait tous; chacun préférant rester livré à ses propres réflexions. Naturellement des liens invisibles et difficiles à rompre rattachaient encore le cœur d'un bon nombre d'entre nous à cette terre que nous venions d'abandonner.

Le départ d'amis et de parents qu'on venait de quitter; la séparation toujours triste d'un mari et de sa femme dans de telles circonstances, étaient des motifs suffisants pour imposer le silence au plus loquace d'entre nous, n'eût-il été que simple spectateur de ces adieux touchants

Au reste nous sentions tous qu'il fallait deux ou trois jours pour nous accoutumer complétement à notre nouvelle existence, et reléguer au fond de notre mémoire, à l'état de simple souvenir, notre attachement pour la terre ferme.

Pour ma part j'étais animé des meilleures intentions et parfaitement prêt à me plier à toutes les exigences de la situation, et peut-être y serais-je parvenu, si un certain mouvement phénoménal, proportionné naturellement à la force des vagues, n'était venu me convaincre que pour être réellement philosophe, un homme doit rester à terre. Les anciennes, mais toujours renaissantes sensations du mal de mer furent poussées, chez moi, à un degré d'intensité que je n'avais jamais, ou du moins que j'avais rarement éprouvé : tous les plaisirs de la table me devinrent indifférents pendant deux jours environ, et me firent préférer la position horizontale. Eût-on laissé tout le pont à ma disposition, on ne m'eût pas décidé à monter l'échelle; non, on ne m'eût pas même décidé à mettre le pied sur le premier échelon. Quoique chargée autant qu'elle pouvait l'être, sans

dépasser les limites de la prudence, *la Jeannette* faisait preuve d'une trop grande mobilité et produisait, en effet, sur un pauvre homme de terre, des désastres si graves et si pénibles que, je l'avoue, je ne ménageai pas les expressions les moins flatteuses à l'égard des marins en général, mais surtout à l'égard du constructeur de notre navire, en particulier.

D'autres, au reste, partageaient ma misère. Je pouvais entendre, en effet, des bruits non équivoques qui annonçaient assez que les propriétaires de certaines autres cabines du carré avaient gravement à se plaindre et payaient religieusement le tribut d'usage au dieu de la mer. Je ne veux citer aucun nom, mais le nombre des malades était grand, malgré les efforts de certains d'entre nous pour cacher leur détresse. Efforts en vérité trop héroïques dans une circonstance aussi dénuée de poésie, surtout quand les preuves les plus palpables attestaient que le tyran, la mer, les tenait dans ses griffes et les secouait sans merci; mieux valait reconnaître franchement sa faiblesse. Il est des gens qui ne veulent jamais l'avouer, d'autres qui sont trop francs. Notre pilote de glaces, le capitaine Dunbar, qui, pendant trente-cinq ans, a navigué à bord des baleiniers, m'a dit qu'il était toujours pris du mal de mer, lorsqu'il s'embarquait après plusieurs mois de séjour à terre. Quand un vieux loup de mer comme celui-là est malade, comment des gens appelés par vocation à vivre sur l'élément solide ne se ressentiraient-ils pas des hauts et des bas pendant les premiers jours qu'ils passent à bord. Néanmoins, comme avec le temps on triomphe de

tous les obstacles, au bout de quelques jours nous étions habitués aux mouvements du navire et avions acquis le pied marin. A partir de ce moment la vie redevint charmante, car à bord d'un navire, pouvoir modeler ses mouvements sur ceux du roulis et du tangage, n'est rien moins qu'un immense progrès; et devenir capable de conserver son déjeuner, en est incontestablement un plus immense encore; mais venir se mettre à table et manger avec appétit est le plus immense qu'on puisse faire. Personne ne me contredira.

Le temps était extrêmement agréable, je parle, bien entendu, au point de vue du voyageur; aux yeux du marin il en était tout autrement : un calme délicieux, une mer tranquille, à peine ridée par quelques lames arrondies berçait notre navire. Quelquefois même la surface de l'Océan était aussi unie que celle d'un étang. Rarement les vagues étaient assez fortes pour incommoder même un petit canot de plaisance. De temps en temps une légère brise plissait l'eau, qui se confondait avec l'horizon, et la faisait miroiter aux rayons du soleil. Pendant les douze premiers jours de notre voyage, la mer avait une teinte bleu-indigo superbe, mais si foncée qu'il eût été difficile d'imaginer que ses eaux étaient transparentes; on eût dit plutôt une immense nappe de mercure ou d'huile, tant ses mouvements étaient lents et paresseux.

De grands rideaux de cumulus apparaissaient à l'horizon, s'élevaient vers le zénith, puis, quelques heures après, couvraient toute la voûte céleste. Mais bientôt la brise les chassait, laissant derrière eux un bleu intense, ou traînant

quelques cirrhus floconneux, ressemblant à autant d'icebergs charriés par les courants de l'Océan. Parfois ces nuages prenaient les formes les plus fantastiques. Un soir, c'était un splendide coucher de soleil voilé par un rideau sombre aussi noir que l'encre, tranchant sur un fond doré resplendissant dont les teintes allaient en s'atténuant pour tourner au jaune et au vert. Souvent, au contraire, l'auréole du soleil rayonnait sur un fond noir de nuages sombres : dans ce cas, les effets étaient renversés, les ombres se détachaient sur un fond de lumière superbe et donnaient au tableau une splendeur extraordinaire. Trop beaux pour durer quelques minutes, ces tableaux grandioses me laissaient juste le temps de retracer sur le papier leurs principaux caractères et la relation de leurs différentes parties et de noter quelques-unes de leurs teintes. Plus tard, je recommençais mon dessin avec plus de soin afin d'aider notre artiste à reproduire sur la toile les scènes sublimes que le créateur peignait pour nous dans le ciel. Jour par jour, ces scènes d'une admirable beauté se succédaient avec une merveilleuse variété surtout vers le coucher du soleil. Pour moi l'étude de la forme des nuages offre un intérêt particulier au point de vue de la connaissance du temps à venir. Bien que nous fussions isolés et réduits à nos propres observations, nous avons généralement prévu les changements de temps avec une grande exactitude pendant la première période de notre voyage vers le nord. Depuis notre départ, le 8 juillet, la température de l'eau a peu varié, à la surface de la mer, pendant les douze premiers jours de notre traversée. Aussitôt qu'elle baissa

nous pûmes observer un changement marqué dans sa couleur qui, du bleu foncé, passa au vert sale. Cette brusque variation fut pour nous l'indice de l'existence d'un courant qui nous eût entraînés au sud-sud-ouest si nous n'avions chauffé à haute pression. Mais son influence ne se fit pas longtemps sentir, et le 24 nous voguions dans des eaux tranquilles et de couleur bleu pâle dont la température allait en s'élevant à mesure que nous avancions. Comme cette température était notée à chaque heure, notre livre de loch porte une série de renseignements qui pourront être utiles à ceux qui voudront étudier les caractères physiques de l'Océan Pacifique.

Au sud du 50° de latitude nord, le règne animal semblait limité aux oiseaux de mer, à leurs parasites et aux tortues.

Les occupations de notre naturaliste se bornèrent jusque-là à conserver, au moyen de composés arsenicaux, les dépouilles de quelques albatros voraces et confiants, qui persistaient à suivre le sillage du navire et à s'élancer sur tous les détritus d'aliments qu'on jetait par dessus le bord. Mais quelques-uns de ces détritus cachaient un hameçon attaché à une ligne pendant à l'arrière. Quand un albatros avalait un de ces appétissants morceaux, il comprenait vite de quoi il s'agissait. Alors commençait un combat qui finissait toujours par la capture du pauvre volatile, lequel, tiré hors de son élément, venait échouer sur le pont. L'albatros, avec ses immenses ailes et ses pieds palmés, est dans l'impossibilité de s'échapper, car il ne peut prendre essor sur une surface plane et rigide. Ils se bornait donc à battre des ailes, et restait prisonnier, promenant, avec un

étonnement mêlé de frayeur, ses grands yeux de gazelle sur les gens de l'équipage et sur les agrès du navire.

Les albatros communs à queue courte, dont nous avons pris un bon nombre, mesurent de sept à huit pieds d'envergure. Leur hauteur, quand ils se tiennent droits, dépasse trente pouces. Chose étrange, ces oiseaux qui vivent constamment sur la surface de l'Océan et qui dorment sur les vagues, ont le mal de mer comme le plus vulgaire *terrien* dès qu'ils sont sur le pont d'un navire. Tous ceux que nous avons pris chancelaient pendant un instant et expectoraient sur le pont tout le contenu de leur estomac. J'attribuai d'abord ce résultat à la frayeur, mais je remarquai ensuite que plusieurs de ces oiseaux, une heure après leur capture laissaient tomber de leur bec une espèce de liquide ressemblant à une sécrétion analogue à la salive produite sous l'influence du mal de mer lorsque celui est au paroxysme de son intensité. Bien qu'ils n'aient pas l'air méchant, ces oiseaux vous frapperaient fort bien aux jambes ou vous briseraient un ou deux doigts, s'ils en trouvaient l'occasion. Pour se poser sur les flots, ils replient leurs longues ailes, véritables voiles triangulaires, d'un air aussi gauche et aussi embarrassé que possible. Lorsqu'ils veulent s'élever, on dirait qu'ils ont besoin d'emmagasiner de l'air sous eux, car ils s'ébattent rapidement avant de prendre leur essor. Au moment où ils s'abaissent pour prendre du repos, ils élèvent très haut l'extrémité de leurs ailes, de sorte que celles-ci forment un plan incliné; arrivés près de la vague, ils allongent leurs pieds en avant comme pour prendre l'eau et s'arrêter. De cette façon ils peuvent

descendre au milieu d'une mer très grosse sans être couverts par les vagues.

Tout le plumage, mais surtout les grandes plumes de de ces oiseaux, donnent asile à une multitude de curieux parasites. Parmi ces derniers, il en est qui ont jusqu'à $\frac{3}{16}$ de pouce de long avec une grosseur proportionnée.

Pendant que nous étions au sud du 40° de latitude, nous apercevions de temps en temps des tortues qui flottaient à la surface de la mer, quand celle-ci était calme. Cependant nous n'essayâmes d'en prendre aucune, ces amphibies ne valant pas à nos yeux la peine qu'on se dérangeât pour les capturer. D'ailleurs, les tortues, en général, ne méritent nullement la réputation que leur a faite Bardwell Slote. Aussi les laissâmes-nous dormir en paix et même ronfler, si tel était leur bon plaisir. Sous cette latitude, nous voyions aussi quelques poulets de la mère Carey et des pétrels tournoyer autour du navire. Plus au nord, les puffins, les goëlands, les guillemots et quelques autres espèces, firent leur apparition ; mais toutes se tenaient, pour chercher leur nourriture, à une distance qui les mettait à l'abri des séductions du lard et des autres morceaux délicats et alléchants que nous avions l'attention de jeter à la mer, et qui eussent suffi pour entraîner la perte d'oiseaux moins défiants.

Vous ayant entretenu de la mer, du ciel et des oiseaux qui planent dans les airs, il n'est peut-être que temps d'appeler maintenant votre attention sur notre navire, de vous en dépeindre les qualités ; car c'est en lui que, pour un temps, se résumera notre univers.

RAYMOND L. NEWCOMB

Naturaliste de *la Jeannette*

Né à Salem, janvier 1849.
Sauvé.

JÉROME J. COLLINS

Correspondant du *New-York Herald*

Né à Cork (Irlande),
mort le ? (fin octobre 1881).

Vous savez qu'à notre départ de San Francisco, le navire était chargé jusqu'à couler bas, c'est-à-dire depuis la ligne du pont presque jusqu'à la quille. Il en résultait que son tirant d'eau était considérablement augmenté, et qu'avec une mer un peu houleuse, le pont était toujours humide et dépourvu de confort. Mais comme notre provision de charbon diminuait à raison de cinq tonnes par jour, *la Jeannette* se releva de bonne heure et nous eûmes alors les pieds secs. Cependant on ne pourrait employer un steamer très rapide pour les expéditions arctiques, à cause de l'énorme quantité de charbon qu'il faudrait emporter. Avec la vitesse qu'elle possède, *la Jeannette* pourra rendre tous les services qu'on peut attendre d'elle au milieu de la banquise, car, en employant simultanément les voiles et la vapeur, elle pourra acquérir une vitesse suffisante pour profiter d'une occasion favorable....

Toutes voiles dehors, *la Jeannette* porte : une grand'-voile, un hunier et une voile de perroquet sur son grand mât; une trinquette, une voile carrée ou hunier et une voile de perroquet sur son mât de misaine; enfin une voile d'étai, un foc et un clin-foc sur son mât d'artimon; en outre, un foc-ballon.

Toutes ces voiles neuves ont été confectionnées avec le plus grand soin à Mare Island. En outre, nous avons deux autres jeux de voiles de réserve prêts à servir, et dont l'un est complétement neuf. Les manœuvres courantes sont également neuves, et le mât de misaine, ainsi que le grand mât, sont pourvus de vergues, de flèches mobiles, qu'on peut manœuvrer du pont, ce qui évite aux

matelots de grimper au sommet des mâts pour ferler les voiles. La mâture est solidement construite, avec l'inclinaison prononcée qu'on retrouve dans tout navire construit en Angleterre. Tout le monde se rappelle ce schooner long, bas, aux allures déhanchées, qui apparaît toujours dans les romans maritimes, juste au moment où le héros va dire ou faire quelque chose d'important. Eh bien, si *la Jeannette* était un schooner, au lieu d'être armée en barque, elle ressemblerait à ce fâmeux bâtiment. Le gaillard d'arrière commence entre le grand mât et le mât d'artimon, et sert de plafond à notre salle à manger. Dans cette dernière, se trouvent une table percée au centre par le mât d'artimon, un harmonium et une bibliothèque. Nous avons juste l'espace nécessaire pour mettre nos chaises entre la table et la cloison qui sépare la salle à manger de la salle des cartes. Celle-ci est divisée en trois parties par des lignes imaginaires, qui séparent le domaine du chirurgien, avec ses appareils au sinistre aspect et ses files de flacons rangés en bataille, de celui de notre naturaliste, orné de tout un attirail de peaux et d'autres échantillons d'histoire naturelle. C'est dans cette dernière partie que se trouvent aussi mes « bébés », c'est-à-dire les boîtes renfermant mes instruments scientifiques. A tribord, c'est-à-dire à main droite de la chambre des cartes, se trouvent aussi la principale bibliothèque du navire, les petits instruments scientifiques, les instruments d'optique, et différents autres objets du même genre, faisant le complément de ce que doit emporter un bâtiment qui va explorer les régions arctiques. Derrière la cabine, se

trouve un autre compartiment, que traverse la tige du gouvernail, et qui porte le nom de ce dernier, où sont emmagasinés nos lampes, quelques provisions additionnelles et des sacs de pommes de terre, qui, je dois le dire, marchent grand train sur la voie de la démoralisation. Au dessous, dans le carré, se trouvent six hamacs, dont quatre dans des cabines séparées ; des rideaux seulement protègent les deux autres. Des manches à air et quelques autres inventions du même genre donnent un peu d'air pur dans cette espèce de cachot maritime ; mais, si les vents tombent, l'atmosphère y devient assez désagréable pour nous faire préférer le gaillard d'arrière, où Dieu nous prodigue son oxygène.

Quelle bizarre collection d'objets, contient cet espace, long de six pieds, large de quatre et haut de cinq pieds six pouces, qui constitue ma cabine ! Un petit sabord de huit pouces de diamètre, soigneusement lutté avec du blanc de céruse et de la graisse, quand le navire est à la mer, mais qui, au besoin, peut s'ouvrir pour ventiler la pièce, est la seule ouverture par où l'air pénètre chez moi. Au fond, et au-dessus de mon hamac, une pile de vêtements de flanelle, bien enroulés et bien empaquetés pour les protéger contre l'humidité. Une petite bibliothèque encombrée de livres traitant des sujets les plus divers ; une cuvette ; une petite glace terne ; plusieurs sachets et petits sacs, présents de quelques jeunes charmantes femmes de San Francisco, ornent mon réduit et me servent de vide-poche. Ma panoplie est composée d'un fusil à deux coups, d'une carabine Winchester à sept

coups, de deux carabines Remington, modèle de la marine, et d'une paire de revolvers Remington. Ce formidable arsenal constitue ma part d'armes à feu, abstraction faite de celles rangées sur les rateliers de la cabine et qui appartiennent presque toutes au système Snyders. Une fois que je suis entré dans ma cabine, ma tête touche le plafond, il n'y a plus place pour personne, et même si je veux bâiller en étendant les bras, il me faut monter sur le pont. Cependant, j'espère vivre plus ou moins confortablement dans ce réduit, pendant la durée de notre expédition ; et si la fortune de la guerre venait nous contraindre à l'abandonner pour établir nos quartiers sur la glace, je regretterais les agréments de ce petit palais.

Le docteur Ambler, l'ingénieur en chef Melville, le second lieutenant Danenhower, le naturaliste Newcomb, et le pilote de glaces Dunbar, partagent avec moi l'obscurité du carré. Quand viendra le temps froid, nous aurons un poêle au milieu de notre poste. Nous avons une ample provision d'excellentes couvertures, qui, jointes à nos fourrures et à du combustible, nous permettront de braver l'intensité du froid, quelle qu'elle soit. De leur côté, les hommes sont très confortablement installés dans le poste de l'avant. C'est une pièce allongée, qui sert de dortoir et de réfectoire aux vingt-quatre hommes de l'équipage, y compris les trois Chinois. Quand nous aurons pris nos quartiers d'hiver, on installera pour eux, sur le pont, une cabane qui pourra les contenir tous. Ils trouveront là un abri contre le froid, et ils auront de l'air, avantages qu'ils n'eussent point trouvés réunis dans

l'entre-pont. Entre les carrés, se trouve la cuisine, où sont préparés, dans la même marmite, le repas des officiers et celui des matelots. Car la nourriture est exactement la même pour tous, et je crois que le seul privilège dont nous jouissions dans la cabine est de pouvoir sucrer notre thé et notre café avec du sucre en pierre, tandis que les matelots n'ont que de la cassonade demi-blanche, qui, d'ailleurs, est souvent bien préférable pour cet usage.

Le département de la cuisine est sous la haute direction de notre chef chinois, dont souvent les théories sont superbes, mais dont la pratique est malheureusement plus que médiocre. Il est animé, néanmoins, des meilleures intentions; aussi se perfectionnera-t-il, j'espère; toutefois, pour l'instant, nous buvons un café détestable. Il y a quelques jours, à la demande générale, je me rendis à la cuisine pour enseigner pratiquement à Sam l'art de faire le café. Le drôle, avec ses petits yeux disposés en forme de croissant, et un sourire naïf et enfantin, me regardait manipuler le moka parfumé, et suivait avec intérêt les progrès de la décoction ; mais, hélas, après deux ou trois jours, il retombait dans sa routine; j'étais réduit, pour la seconde fois, à recommencer mes démonstrations sur le même sujet, autant dans mon propre intérêt que pour ménager les susceptibilités gastronomiques de mes camarades. Puisque me voici arrivé sur le chapitre de la nourriture en général, il m'est bien permis d'ajouter que Sam nous a tous surpris par le nombre de modes variés qu'on peut apporter

dans la confection d'un hachis. Un hachis, pour lui, est le sublime de l'art culinaire, et parvenir à le réussir semble être le but vers lequel tend toute son ambition; malheureusement, ses efforts, pour y exceller, deviennent un peu monotones, et je n'ai que trop de raisons de craindre que tant que durera notre provision de pommes de terre fraîches, il nous faille supporter cette monomanie; heureusement, quand nous en aurons vu la fin, ainsi que celle de nos carottes et de nos navets, Sam retombera en notre pouvoir. Je puis bien reconnaître quelques-uns des éléments d'un hachis, mais, au delà, tout est incertitude pour moi : après le bœuf, le mouton, le porc, mélangés en certaines proportions avec des carottes, des pommes de terre, des oignons, et Dieu seul sait quoi encore, et qui font la base de ce mets, toutes les idées spéculatives chancellent devant la masse mystérieuse qui en résulte, et il ne reste à la malheureuse victime à laquelle elle est destinée, qu'à l'avaler, si elle se sent encore un peu d'appétit, ou à se résigner à sortir de table avec un peu de pain et de beurre dans l'estomac. Pour ma part, je me résigne et j'avale ma ration, sans me plaindre, songeant qu'un jour, peut-être, ce plat mystérieux pourra être considéré comme un mets de luxe, à côté d'autres mets plus grossiers dont on ne reconnaîtra que trop la nature.

Malgré cela, notre navire possède un superbe approvisionnement : des viandes conservées, des potages de nature variée, des légumes en boîtes de toutes sortes, des fruits secs ou en bocaux, de la farine, des condiments, etc. Deux

fois par jour nous recevons du pain frais qu'on nous distribue d'une main généreuse. Le pain est d'une qualité bien supérieure à celui qu'on mange dans certaines villes qui, cependant, se piquent de leurs ressources alimentaires. Notre steward, un Anglo-Chinois, mais ayant plutôt le type Chinois, est un véritable maître dans l'art de fabriquer le pain, les gâteaux et les puddings; c'est, d'ailleurs, un garçon d'un intelligence peu commune. Charley Long-Sing est son nom ; il a déjà servi sur plusieurs navires et steamers, et il se sent chez lui. Quant à notre garçon de cabine, Ah Sing, c'est l'être le plus déshérité de la race mongole, que j'aie jamais rencontré. Quand à bord tout le monde avait déjà, depuis plusieurs jours, repris possession de soi-même tant au physique qu'au moral, ce malheureux restait enroulé sur lui-même, comme un animal, dans quelque coin du navire, et refusait toute espèce de nourriture. Sa faiblesse était devenue telle que nous commencions à craindre pour ses jours. Il fallut même avoir recours à la science du docteur Ambler pour le tirer de là; celui-ci lui fit prendre de l'extrait de Liebig, et alors l'estomac restauré d'Ah Sing put supporter un peu de nourriture ; pendant plusieurs jours, le pauvre garçon avait l'air d'un spectre et faisait véritablement peur à voir. Aujourd'hui il est suffisamment rétabli pour faire son service, qui consiste à aider le steward, et à nettoyer l'intérieur du navire, du haut en bas. Pas un d'entre nous ne désire aussi ardemment qu'Ah Sing arriver dans l'Océan Arctique. A la vérité, il ne se fait pas la moindre idée de la nature de ces régions, car malgré toutes les explications que nous et ses compatriotes, qui sont à bord,

avons pu lui donner, il n'est pas parvenu à se former une idée définie du but de l'expédition de *la Jeannette*. Sa seule question est celle-ci : Sommes-nous bientôt rendus ?

Aujourd'hui, le train de vie à bord est devenu parfaitement régulier, et, à moins d'événements imprévus, il est invraisemblable qu'on y change quelque chose. Sur le pont, les hommes de quart sont relevés avec une régularité absolue toutes les quatre heures ; près des machines, au contraire, les mécaniciens ne se relèvent que toutes les six heures. Tout ce qui touche à la machinerie du navire est placé sous la haute direction de notre ingénieur en chef, M. Melville, qui, au point du vue social, aussi bien que sous le rapport physique ou professionnel, est le plus charmant camarade que j'aie jamais rencontré. Les machines de *la Jeannette*, qui ne sont pas du dernier modèle, sont un peu grandes pour la capacité de ses nouvelles chaudières. Ce sont des machines à basse pression et à condensation, la pression de la vapeur dans le cylindre étant ordinairement de dix livres. Le condensateur est aussi d'un vieux modèle. Il produit un vide égal seulement aux $\frac{25}{30}$ du maximum; mais cette proportion n'est pas encore toujours atteinte, ce qui entraîne naturellement une déperdition de force motrice. Le propulseur est une hélice à deux ailes, qu'on peut remonter sur le pont en cas de nécessité. Le pas de l'hélice est de quatorze pieds et son diamètre de neuf. On peut attribuer les causes de notre peu de vitesse relative à la disproportion entre la puissance de l'hélice et la section immergée du navire, ainsi qu'au poids mort à mouvoir. L'espèce de cuirasse en planches de trois pouces dont on a doublé la coque

de *la Jeannette*, a augmenté considérablement l'aire de sa section immergée. Mais ce renforcement était nécessaire pour augmenter sa force de résistance à la pression des glaces. En employant conjointement les voiles et la vapeur, *la Jeannette* pourrait, avec un vent favorable, faire sept nœuds à l'heure, et par un grand frais atteindrait peut-être jusqu'à huit nœuds ou huit nœuds et demie. Dans son voyage du Havre à San Francisco, qui a duré 165 jours, elle a parcouru environ 15,000 milles avec une vitesse moyenne de 90 milles 9 par jour, soit 3 milles 7 à l'heure. Dans notre voyage actuel, il nous a fallu 25 jours pour faire 2,100 milles. Comme notre consommation journalière de charbon est de cinq tonnes et que nos soutes n'en contiennent que cent trente-cinq, nous n'avons réellement de combustible que pour vingt-sept jours. Aussi vous pouvez vous imaginer si la plus stricte économie de charbon règne à bord.

Quant à notre mâture et à nos agrès, ils ne laissent absolument rien à désirer sous le rapport de la quantité et de la qualité. Les voiles sont maniées par équipes de six hommes sous les ordres du quartier-maître ou du maître d'équipage de service; et les manœuvres sont admirablement faites. Toutes voiles dehors, *la Jeannette* marche mieux qu'avec la vapeur, quand le vent est favorable, et quand on peut employer les voiles conjointement avec la vapeur, le propulseur s'en trouve visiblement soulagé; mais, jusqu'ici, les vents ont été presque constamment entre le sud-ouest et le nord-ouest; ils ont aussi passé quelquefois au nord pour retourner au sud; mais, dans ces dif-

férentes directions, ils ne pouvaient que nous être contraires ou de peu de secours, puisque nous marchions directement au nord-ouest de San Francisco.

Le lieutenant Chipp est un marin accompli. D'ordinaire, il est chargé de la surveillance du navire, de ses voiles, de sa mâture, des provisions, etc. C'est l'officier exécutif du bord, celui à qui le capitaine remet ses ordres.

Les observations et les calculs astronomiques sont confiés au lieutenant Danenhower, qui s'acquitte de ses fonctions avec une rare habileté. C'est lui qui tient en ordre les chronomètres et surveille leur marche journalière. Il, a en outre, à contrôler la distribution des vivres de chaque jour, à tenir le livre de loch et les autres livres du bord.

Les attributions du docteur Ambler, notre chirurgien, sont naturellement bien faciles à définir; à lui incombe le soin de veiller sur l'état sanitaire de l'équipage, qui, jusqu'ici, ne lui a pas donné grand tracas, car la santé de tous les hommes est restée excellente depuis notre départ. Nous avons fait ensemble quelques études sur la ventilation du navire; cubé le volume d'air respirable qui peut se trouver entre les ponts; j'ai mesuré avec un petit anémomètre de poche, la vitesse des courants qui pénètrent par les écoutilles dans les chambres à coucher; cela est autant de données qui peuvent être utiles pour entretenir la santé générale à bord.

M. Dunbar, notre pilote de glaces, est un vieux marin à qui les mers du Sud ne sont pas plus inconnues

que celles du Nord. Quand nous serons dans les glaces, il aura pour mission de se tenir constamment dans le *nid*, au sommet du grand mât, pour éclairer notre marche au milieu ou autour des îles de glace. Le nid est un abri de forme de tonneau long et étroit, attaché au sommet du mât; une trappe existe au fond, pour permettre à l'homme de vigie d'y pénétrer. Un capuchon mobile, qu'il place dans la direction du vent, le protège contre ses morsures. Notre nid ne sera mis en position qu'au moment d'entrer dans les glaces; en ce moment, il est relégué dans un des coins du pont, et rempli de pommes de terre.

Notre naturaliste, taxidermiste, M. Newcomb, est déjà entré en fonctions et sa collection s'est enrichie de quelques peaux encore en préparation, qu'il conserve au moyen de compositions arsenicales. C'est un jeune homme intelligent et actif, qui promet beaucoup, et, j'en suis sûr, s'acquittera remarquablement de sa mission de collectionneur.

Le lieutenant de Long, notre commandant, exerce naturellement la haute surveillance sur l'ensemble du navire; c'est lui qui dirige notre course et règle tout en dernier ressort. A son bord, il a réussi à faire que chacun se trouve comme chez soi. C'est un charmant compagnon, à la table commune, comme autour du poêle. Chaque soir, quand il fait, avec le lieutenant Chipp, sa partie de *Cribbage*, qui est son jeu favori, il insiste toujours pour que je torture l'harmonium, et fasse résonner la cabine de ses accords lugubres. Le dimanche, il préside au service divin sur l'arrière du navire et lit la Bible. Un bon nombre des

gens de l'équipage y assistent, mais personne n'y est contraint. Je crois que le service est célébré dans le rite épiscopal. Avant notre départ de San Francisco, nous eûmes à bord, la visite d'un bon nombre de ministres de cette secte, ainsi que ceux d'autres sectes protestantes, qui ne négligèrent ni les compliments ni les prières pour faire accepter leurs livres d'hymnes et leurs bibles par les gens de l'équipage. Ces livres étaient imprimés en allemand, en danois et en anglais, pour satisfaire à tous les goûts. C'est ainsi que notre bibliothèque s'enrichit de plusieurs exemplaires des recueils d'hymnes en musique, de Moody et de Stankey, qui, sans doute, pourront, un jour ou l'autre, devenir fort utiles pour nous distraire.

Le capitaine, ayant, il y a une quinzaine de jours, réuni tout son équipage sur le pont, afin de connaître de chaque matelot le nom de la personne à qui devait retourner sa solde au cas où il viendrait à mourir pendant l'expédition, nous fûmes témoins de l'incident suivant: deux pauvres garçons vinrent déclarer qu'ils n'avaient pas d'héritiers, et qu'ils étaient complétement seuls au monde. Ainsi ces infortunés ont pu partir complétement libres, et sans laisser d'affection derrière eux. Quand vint le tour de notre cuisinier chinois, il n'a pu se rappeler le nom de sa mère; cette pauvre femme court donc de grands risques, si son fils vient à mourir, de ne pas recueillir son héritage, lors même qu'il le lui léguerait par testament.

Mais j'en reviens à la relation de notre voyage. Au nord du 50° de latitude, une énorme baleine vint nous montrer son large dos, et, dans ses ébats, faire jaillir l'eau

près du navire, apportant ainsi une diversion à la monotonie de notre traversée. Cependant la vue la plus intéressante que nous ayons eue jusqu'ici, c'est celle d'une île, la première terre qui soit apparue à nos yeux depuis San Francisco. A la vérité, ce ne fut point une surprise pour nous, car, étant partis le 8 juillet, comme nous étions alors au 1er août, nous devions nous trouver dans les parages de la passe d'Akantan, c'est-à-dire un peu à l'est d'Oonalachka. Mais depuis le 28 juillet, les brouillards intenses nous enveloppaient, et nous empêchaient de faire le point; nous étions donc obligés de nous baser sur nos calculs pour fixer notre position. La certitude du voisinage de la terre nous forçait à faire un emploi constant de la sonde, et à nous tenir toujours aux aguets pour la découvrir. Le nombre croissant des oiseaux de mer que nous apercevions, et parmi lesquels se trouvaient des espèces que nous savions ne jamais s'éloigner beaucoup du rivage, ne faisaient que corroborer notre opinion. D'un autre côté, des plantes marines accumulées et enchevêtrées les unes dans les autres passaient près du navire indiquant un courant, ainsi qu'une terre, dans la direction d'où elles venaient. Du reste, la mer était presque aussi unie qu'une glace; nous n'avions donc aucune inquiétude; mais ce brouillard persistant qui nous enveloppait de toute part, nous couvrant comme d'un voile, nous impatientait. Le 1er août, le capitaine changea de route pour porter sur l'est, et après quelques milles dans cette direction, ordonna de laisser tomber les ancres, tout en restant en pression, prêt à profiter de la

première éclaircie. Celle-ci ne se fit pas trop attendre. Au bout de six heures, le brouillard se leva, nous laissant apercevoir la terre à treize milles. L'ordre de lever les ancres fut aussitôt donné et « en avant ». Nous marchâmes pendant deux heures environ, et le brouillard, reprenant le dessus, les ancres retombèrent de nouveau. De tribord nous venait un bourdonnement monotone, malgré les cris stridents des oiseaux de mer. Quelques minutes d'attention me firent facilement reconnaître pour ce bourdonnement le bruit des vagues, brisant sur un rocher ou sur une plage de galets. Nous étions donc près de la terre.

La baleinière fut mise à flot, et le lieutenant Chipp reçut l'ordre d'en prendre le commandement et d'aller reconnaître cette terre, que nous ne pouvions voir au milieu de la brume. Je m'empressai de saisir un aviron et de prendre place dans l'embarcation. Notre naturaliste, M. Newcomb, en fit autant et se mit à ramer comme un vieux marin. Une minute après, la légère embarcation fendait les flots avec rapidité, au milieu d'une nuée d'oiseaux qui tournoyaient autour de nous en faisant un bruit infernal. Quelques coups de fusils de notre naturaliste et de M. Chipp, tirés au hasard, en firent tomber plusieurs raide morts autour de nous. Pendant ce temps-là, nous continuions de ramer vigoureusement. Tout à coup, comme si un rideau se fût levé devant nos yeux, nous aperçûmes le profil hardi et rocheux d'Ougalgan, à un demi-mille du point où le navire avait jeté l'ancre, et près des rochers découverts par Cook en 1778 et qui ont

reçu son nom. La mer formait un léger ressac le long de la plage et des falaises, qui servaient d'asile à une multitude d'oiseaux.

Nous nous disposâmes à débarquer dans une petite anse où la mer était si limpide que nous en voyions le fond à trois brasses de profondeur. M. Newcomb et moi sautâmes les premiers sur la grève, qui, en cet endroit, était couverte de galets et de blocs arrondis de granit de dimensions fort variables. Les uns n'étaient pas plus gros qu'une pomme de terre, tandis que d'autres atteignaient la taille d'une citrouille. En face de nous, les falaises presque à pic s'élevaient à trois cents pieds, ne nous présentant d'autre sentier, pour arriver à leur sommet, qu'une espèce de sillon couvert de pierres détachées et de terre et faisant saillie le long de leurs parois. Mais, en avant ! Et mon fusil dans une main, tandis que, de l'autre, je m'accrochais aux aspérités du rocher, je me mis à grimper comme je pus, le long de cette espèce de sentier escarpé. J'arrivai ainsi jusqu'à la hauteur de deux cent cinquante pieds environ ; mais il fallut m'arrêter là ; la pente était devenue plus raide, les cailloux se dérobaient sous mes pieds, et les longues herbes auxquelles je m'accrochais cédaient sous le poids de mon corps ; j'avoue même qu'il m'arriva de glisser et de dégringoler pendant une cinquantaine de pieds, pour me relever avec une forte couleur d'argile, qui n'ajoutait aucun lustre nouveau à mon exploit.

Ougalgan est une île de formation volcanique, composée en majeure partie de granit basaltique disposé en couches

perpendiculaires. Nous y rencontrâmes, parmi les galets de la plage, une quantité considérable de scories.

Dès que nous fûmes à bord, *la Jeannette* reprit sa route, et, après une navigation assez dangereuse le long d'un canal fort tortueux, pendant laquelle le capitaine surveilla lui-même les manœuvres et dirigea le navire avec une grande habileté, nous finîmes, malgré le brouillard, par doubler le cap ou plutôt la pointe Kaleghta, dans l'île d'Oonalachka, et par atteindre, le 2 août, la bouée que nous cherchions. Nous allâmes jeter l'ancre en face d'Illioulioukq où se trouvaient déjà plusieurs autres navires, entre autres le steamer *Saint-Paul*, capitaine Eskine, de la Compagnie commerciale de l'Alaska, et le cutter de l'État, *Rush*, commandé par le capitaine Bailey.

CAPITAINE WILLIAM DUNBAR

Pilote des glaces de *la Jeannette*

Né en 1834 à New-Londres (Connecticut),
très-probablement perdu en mer.

GEORGE W. MELVILLE

Mécanicien de *la Jeannette*

Né le 19 janvier 1841, à New-York.
Sauvé.

CHAPITRE V

Illioulioukk (1).

Arrivée à Illioulioukk. — Description de cette station. — Les magasins de la Compagnie commerciale de l'Alaska. — Ce qu'ils contiennent. — M. Greenbaum. — Le député collecteur Smith; ses attributions. — Trafic du whisky dans l'Alaska et les îles Aléoutiennes. — Un bal à Illioulioukk. — Le pope et sa famille. — Les mariages. — Baie d'Oonalachka et ses environs.

Port d'Illioulioukk, Oonalachka, 6 août 1879.

Notre arrivée à Illioulioukk eut pour effet de réveiller un peu les énergies assoupies de ce petit coin de terre, si retiré de la route ordinaire des navires. Comme nous n'approchions que lentement, la population tout entière avait eu le temps d'accourir pour nous voir arriver. Avant que nous eussions tourné à angle droit le récif qui cache l'entrée du port, tous les habitants étaient déjà descendus sur la plage. Nos ancres n'avaient pas encore touché le fond que le commandant du cutter *Rush* fit mettre son canot à la mer et s'empressa de venir nous faire sa visite officielle. Il s'était mis en grande tenue de cérémonie, portant le

(1) Deuxième lettre de M. Collins.

cordon doré auquel lui donne droit sa qualité de lieutenant commandant d'un navire de l'État. Nos officiers, de leur côté, avaient revêtu leurs uniformes de gala. La réception eut lieu dans la cabine, avec tout le cérémonial d'usage.

Nous eûmes ensuite la visite officielle des autorités civiles, représentées par M. Greenbaum, l'agent de la Compagnie de l'Alaska, et M. Smith, le député collecteur du port d'Illioulouk. Le premier est chargé, par sa Compagnie, de fonctions assez importantes, car Illioulouk est le centre d'où partent les provisions de toute espèce, destinées aux stations secondaires; c'est aussi l'entrepôt où viennent se réunir les fourrures et les autres produits du pays qui doivent être expédiés à San Francisco. En un mot, Illioulouk est le quartier général de la Compagnie commerciale de l'Alaska, pour les îles Aléoutiennes, les territoires de l'Alaska et les îles du Phoque. C'est de ce point que le schooner *Saint-George* transporte les vivres, les vêtements et autres objets, aux stations de Saint-Paul, de Saint-Georges, de Saint-Michel et autres stations de chasse échelonnées à l'ouest, sur toute la chaîne des îles Aléoutiennes. On y trouve la loutre de mer, si recherchée par sa précieuse fourrure. M. Greenbraum est toujours largement approvisionné, et la demeure confortable qu'il occupe ici, montre suffisamment que la compagnie qui l'emploie n'oublie aucun de ses besoins. Les marchandises confiées à sa garde sont entassées dans trois vastes bâtiments. En face, existe un *wharf* commode, construit sur des pieux assez profonds pour permettre aux

navires de mille tonneaux de venir, sans danger, se mettre à quai.

On trouve, dans ces magasins, une étrange collection d'objets qui peuvent se classer sous les rubriques : charbons, huiles, viandes, étoffes, bottes, souliers, poterie, coutellerie, (haches, couteaux, et autres instruments tranchants), quincaillerie (serrures, sonnettes, clous, vis, etc.), objets de fantaisie (pipes et maints autres objets capables d'exciter le caprice des indigènes), instruments de musique (orgues de Barbarie, boîtes à musique, flûtes, violons, et *hoc genus omne*), armes (carabines, fusils de chasse des modèles les plus divers ; tous destinés aux échanges). Outre les objets que je viens d'énumérer, il en existe encore, je crois, une infinité d'autres que je n'ai pas eu le temps d'examiner.

Vous vous demanderez peut-être de quel usage peuvent être les orgues de Barbarie dans le commerce d'échange que font les agents de la Compagnie. Eh bien, afin de vous éviter la peine de chercher, je vous dirai que ces instruments se vendent ici comme des petits pâtés ; et qu'il existe, dans ces îles lointaines, telles familles qui ont sacrifié tout leur avoir, s'élevant quelquefois à plusieurs centaines de dollars, à la vanité de posséder un orgue de Barbarie avec de nombreux cylindres. Je peux même affirmer que l'orgue auquel fut décerné la médaille d'or, à l'exposition de Vienne, pour le fini de sa construction, la justesse de ses accords et pour ses accessoires, est, aujourd'hui, la propriété d'un ivrogne aléoutien, qui l'a, dit-on, payé plusieurs centaines de dollars. Quand cet homme

s'enivre, il frappe à coups redoublés sur ce pauvre instrument, ou se met à tourner la manivelle pour faire de la musique, selon que le génie du mal ou celui de l'harmonie s'empare de lui.

Naturellement, M. Greenbaum est un maître dans tout ce qui concerne le genre de commerce qu'il fait au nom de la Compagnie, et celle-ci n'a qu'à se louer de son zèle et de son habilité; mais je dois ajouter que c'est un homme aimable et hospitalier, digne d'être recommandé à tous ceux qui visitent ces contrées.

Les attributions du député collecteur, M. Smith, sont également plus importantes qu'on ne pourrait se l'imaginer en visitant ces contrées lointaines. On ignore, en effet, assez généralement, que la plaie de ces parages, est le commerce de contrebande qu'y font les marchands de whisky. L'introduction de ce poison dans l'Alaska, aussi bien que dans les îles Aléoutiennes, est interdite par la loi; mais cette prohibition n'empêche pas, chaque année, des navires équipés en apparence pour la pêche à la baleine, mais en réalité chargés de whisky, de quitter le port de San Francisco, ou celui de Honolulu, aux îles Sandwich, pour se rendre au détroit de Behring, où ils échangent leur cargaison contre les fourrures que leur apportent les chasseurs indigènes, qui habitent les stations établies sur les côtes de l'Alaska, de la Sibérie, et sur les îles Aléoutiennes. Ces Indiens, comme du reste tous les Peaux-Rouges, sous quelle latitude qu'ils habitent, se dépouillent de ce qu'ils ont de plus précieux pour se procurer cette drogue. Le seul mot anglais connu de

la plupart d'entre eux est celui de « whisky », qu'ils vous lancent à la tête, en portant le pied sur le pont du navire; et telle est leur passion pour cette liqueur, qu'ils se mettraient à genoux devant vous pour en obtenir. Les contrebandiers font leur profit de ce penchant bien connu des Indiens pour les spiritueux; ils se procurent du whisky au plus bas prix possible, c'est-à-dire de la plus mauvaise qualité, et, chaque année, viennent visiter les stations échelonnées le long des côtes qui avoisinent le détroit de Behring, semant ainsi, au milieu des Indiens, une cause de vol, de meurtre et de toutes sortes d'abominations. Pour empêcher ce trafic déshonnête, le gouvernement entretient ici un petit bâtiment, le cutter *Rush*, et un certain nombre d'agents du Trésor, au nombre desquels se trouve M. Smith, dont nous venons de parler. Dès qu'un navire est rencontré le long de la côte, il est soumis à une inspection rigoureuse s'il est suspecté, et confisqué s'il est trouvé nanti de marchandises prohibées. Il se trouve, en ce moment, à Illioulioulk, environ seize cents gallons d'eau-de-vie de contrebande, provenant des confiscations récentes. On raconte que dernièrement, un navire, qu'on savait faire ce genre de commerce prohibé, ayant fait naufrage sur l'île de Nounivak, le capitaine fut obligé, par mesure de prudence, dès qu'il eut perdu tout espoir de le sauver, de détruire tout le stock de marchandises qu'il savait à bord, car si des indigènes, en visitant l'épave, y avaient découvert leur liqueur favorite, ils n'eussent pas manqué de convier toute la peuplade à une orgie nationale, et, dans ce cas, tous les gens de l'équipage eussent été

infailliblement massacrés par ces sauvages devenus fous-furieux sous l'empire de la boisson alcoolique. On voit donc quels services peut rendre un officier compétent pour contrôler et surveiller le commerce qui se fait sur ces côtes et sur les îles voisines, et je dois dire que M. Smith s'acquitte avec beaucoup de zèle et beaucoup de succès de la tâche difficile qui lui est confiée. Au reste, avant d'occuper son poste actuel, il était déjà familiarisé, depuis de longues années, avec les mœurs et les coutumes des tribus de l'Alaska. Autrefois, en effet, il fit partie d'une expédition envoyée dans l'Alaska, par la *Western Union Telegraph company*, qui se proposait de relier les lignes télégraphiques de l'Amérique septentrionale avec celles de Sibérie, projet qui, après la réussite du premier câble transatlantique, dut être abandonné, il est vrai ; mais bon nombre des membres de l'expédition, connaissant les habitudes des peuplades de ces régions, et s'étant familiarisés avec le genre de commerce qui s'y faisait, revinrent dans l'Alaska ; M. Smith fut de ce nombre. C'est ainsi qu'avant d'être nommé au poste de député collecteur, il avait parcouru toute la contrée qui se trouve au nord et le long des rives de la rivière Yukon.

Après l'agent de la Compagnie et le collecteur, vient, comme importance, le prêtre russe, qui veille aux besoins spirituels d'un petit troupeau d'indigènes établis sur l'île d'Oonalachka. Bien que ces gens appartiennent au rite grec tel qu'il se pratique en Russie, je dois dire que la petite église qu'on trouve ici, de même que la maison du pasteur, font grand honneur à celui-ci aussi bien qu'à

ses ouailles. Ce prêtre, issu du mariage d'un Russe avec une Aléoutienne, est marié avec une belle matrone, également d'origine métisse, et dont les manières annoncent une éducation au-dessus de l'ordinaire. Il y a plusieurs garçons et plusieurs jeunes filles charmantes et fort au courant des différentes figures du quadrille et de la valse.

Pendant notre relâche à Illioulouk, M. Greenbaum donna une petite soirée dansante, pour laquelle il emprunta à *la Jeannette*, au *Rush* et au *Saint-Paul*, tous leurs cavaliers. Quant aux dames, elles furent fournies par l'aristocratie de la localité. Cette soirée fut extrêmement agréable; on dansa au son des instruments du pays, et, comme rafraîchissements, on servit le thé à la Russe, du jus de limon, etc., etc. Enfin, la fête se termina par un souper délicieux. Les cavaliers déployèrent en cette circonstance, vis-à-vis de leurs dames, au teint un peu brun, toute la galanterie dont ils étaient capables ; aussi cettte soirée fera-t-elle époque dans les fastes d'Illioulouk. Je dois dire que les reines de la soirée furent les filles du pasteur de l'endroit et une jeune dame, parente par alliance, dit-on, du professeur Elliot, de Washington.

Mon service me retint malheureusement à bord ce soir-là, et je ne pus assister à cette fête. Je perdis ainsi l'occasion de recueillir maints détails qui eussent sans doute intéressé vos lecteurs. La seule chose que je puisse donc ajouter, c'est que tout se passa de la façon la plus agréable, sous l'œil maternel de la femme du pope.

La Compagnie commerciale de l'Alaska n'est pas la seule qui existe ici. La Compagnie américaine pour le commerce

des fourrures et des échanges y possède aussi un petit comptoir, dont la direction est confiée à M. King, chez lequel habitaient plusieurs d'entre nous; mais, jusqu'à présent, les affaires de cette Compagnie ne paraissent pas avoir pris un grand développement.

En outre, le village d'Illioulioulk possède une demi-douzaine d'ouvriers blancs et environ une centaine d'indigènes, tous Aléoutiens.

Vu de la mer ou plutôt de la baie qui lui sert de port, Illioulioulk présente un coup d'œil plus imposant que du côté opposé. Ce village s'étend du nord-ouest au sud-est, au pied de hautes collines parallèles à la côte. La baie semble enfermée au milieu des terres; tout autour court une grève couverte de sable et fortement inclinée, où les kayaks des indigènes peuvent aborder facilement. Les canots des navires vont, au contraire, se ranger le long de la jetée de la Compagnie de l'Alaska pour débarquer. Cette jetée est située vers l'extrémité nord-ouest du village, et, comme nous l'avons dit, en face des magasins de la Compagnie. Un peu plus au sud, on remarque la maison de M. Greenbaum. C'est un édifice bâti tout en bois, où ne manquent ni l'espace ni le confort. Vient ensuite la maison du pope, située près de la petite chapelle, toutes les deux peintes en une couleur assez gaie, et qui réjouit l'œil. La maison est proprement entretenue et parfaitement garnie. On nous dit que ce pasteur était salarié par le gouvernement russe et par les autorités ecclésiastiques de l'empire. Son salaire, joint à son casuel, peut s'élever, paraît-il, à la somme annuelle de quatre mille dollars. Cette somme peut

paraître élevée, mais, à la vérité, elle ne l'est pas trop pour décider un homme d'une certaine éducation à quitter les plaisirs d'une vie civilisée pour venir se confiner dans cette localité lointaine, au milieu des peuplades encore à demi-sauvages.

A propos du casuel de ce digne pope, je dois vous raconter que le lendemain de notre arrivée, nous assistâmes, dans la petite église russe, à un double mariage, et je tiens à vous donner queques détails sur les mariages de cette contrée. Les deux jeunes fiancés que nous vîmes étaient arrivés de l'île Saint-Paul par le dernier steamer, avec l'intention de se marier avec une femme quelconque de la station d'Illioulouk; peu leur importait, du reste, la femme qu'ils épouseraient; ils s'en reposaient, pour le choix, sur la sagacité de quelque vieille femme du village qui s'occupe ordinairement d'assortir les couples. Sous le rite de l'Église russe, les empêchements au mariage, pour cause de parenté, s'étendent, en effet, aux cousins les plus éloignés, et comme les gens de ces stations voisines sont tous parents ou alliés à des degrés plus ou moins rapprochés, il est fort difficile, pour un jeune homme qui désire se marier, de trouver une femme qu'il puisse épouser. Il doit donc avoir recours aux services de quelqu'une des vieilles femmes du pays, qui connaissent l'arbre généalogique de chaque famille, et celle-ci lui choisit, parmi les filles de la contrée, une personne qui ne soit pas au degré prohibé. Il est rare que l'homme ne ratifie pas ce choix, bien qu'il ne connaisse souvent celle qui doit devenir sa femme qu'au moment où ils se rencontrent tous les deux au pied de l'autel.

— Avec qui allez-vous vous marier ? demandâmes-nous à l'un des futurs époux.

— Je ne sais pas, nous répondit-il, je n'ai pas encore vu la femme.

Cette manière de procéder est, pour ainsi dire, une règle parmi ces peuplades, et tant pis pour ceux qui regrettent l'affaire quand elle se conclut; car les avocats du divorce n'ont rien à faire dans ce pays.

La cérémonie fut célébrée d'après le rite adopté par l'Église russe, avec cierges et couronnes. Elle fut d'une longueur démesurée; mais comme les deux couples intéressés n'avaient pas l'air de s'en plaindre, nous n'avions pas le droit, nous-mêmes, de dire quelque chose.

Étant allé dans la soirée me promener le long de la côte avec le docteur Ambler, nous rencontrâmes l'un des deux couples qui profitait d'un superbe coucher de soleil pour s'abandonner tout en entier aux douceurs de la lune de miel. L'homme avait l'air assez niais, mais la femme paraissait aussi gaie que le comportait la circonstance. Ayant gravi quelques collines couvertes de neige nous atteignîmes un point d'où nous jouissions d'une vue superbe. Notre œil embrassait d'un seul coup un ensemble de terre, d'eau et de ciel vert, bleu et gris, formant une mosaïque admirable, surtout au moment où le soleil couchant teintait le paysage d'une délicate nuance pourpre, adoucissant les ombres et mettant en relief certains profils hardis qui donnaient au tableau un caractère tranché. Pour mieux jouir de ce spectacle, nous nous assîmes sur le flanc d'une colline qui allait s'inclinant doucement vers la mer. Nous y

restâmes pendant une heure songeant aux amis restés derrière nous, et nous demandant ce qu'ils faisaient à ce moment, car pour nous c'était l'heure du soleil couchant, tandis que pour vous c'était celle où l'astre du jour apparaît sur l'horizon. Mon imagination me retraçait, à ce moment le tableau de New-York s'éveillant pour reprendre sa vie affairée, tandis que mes yeux, plongeant dans le brouillard, distinguaient ce petit village isolé et tranquille où chacun se disposait à aller se livrer au sommeil. Ce ne fut qu'avec peine que nous pûmes nous arracher à ce site charmant.

Je serais injuste si j'omettais de parler des prévenances et des attentions dont nous fûmes l'objet de la part de tous les habitants de cette station, et en particulier de l'empressement avec lequel M. Greenbaum allait au-devant de nos besoins. En partant de San Francisco, le capitaine avait apporté avec lui des lettres du général Miller, directeur de la Compagnie commerciale de l'Alaska, dans lesquelles celui-ci invitait tous les agents de cette Compagnie à nous fournir tous les objets dont nous pourrions avoir besoin. Or, il arriva que le dépôt de charbon, entretenu ici par le département de la marine, et sur lequel nous comptions pour remplir nos soutes avait été presque entièrement épuisé par le *Rush*. En outre, ce qui restait de combustible était de si mauvaise qualité, que le capitaine préféra recourir aux magasins de la Compagnie, que lui ouvrit gracieusement M. Greenbaum, pour renouveler sa provision. Nous pûmes aussi nous procurer un superbe lot de peaux de rennes, pour confectionner nos vêtements de fourrures,

et maintes autres provisions dont nous avions besoin. Pour les menus objets, tels que mitaines, bas, etc., dont les officiers, aussi bien que les matelots étaient encore dépourvus, M. Greenbaum ne voulut accepter aucun paiement, de sorte qu'en quittant ce port hospitalier, nous étions tous collectivement et individuellement les obligés de cette généreuse Compagnie qu'il représente.

Un des caractères distinctifs de la baie d'Illioulioulk sont les deux énormes promontoires à pic qui en forment l'entrée. Chacune avec ses masses rocheuses pourrait servir d'assiette à un nouveau Gibraltar; et si elles étaient placées à l'entrée de quelques-uns de nos ports de l'Occident ou de l'Orient, elles en feraient une forteresse imprenable. Le flanc des collines qui environnent la baie est couvert de gazon d'un vert luxuriant, tandis qu'à leur pied fleurissent des plantes des espèces les plus variées; plus loin, sur les sommets des collines qui sont au second plan, apparaissent les bruyères, et enfin les mousses de montagne couvrent les étages supérieurs. Nous fîmes aussi complétement que les circonstances nous le permettaient, une collection de ces divers végétaux, que nous desséchâmes afin de pouvoir les étudier et les classer plus tard. Au point de vue géologique, l'île est formée en majeure partie de gneiss et de granit entremêlés de veines basaltiques qui viennent affleurer à la surface sur les flancs des collines qui bordent le rivage. On rencontre aussi des couches calcaires au nord du village et dans le travers du mouillage de la baie. Ces dernières présentent ceci de remarquable qu'on y rencontre sur quelques points des cristallisations considérables. J'ai

fait le croquis de quelques rochers isolés présentant une forme extraordinaire qu'on remarque en avant des falaises du cap Kaleghta. Les proportions données par la nature à ces structures gigantesques, trompent l'œil inexpérimenté. Ce qui apparaissait de loin et à première vue comme un galet ou la pointe d'un rocher, prend, à mesure qu'on approche, les dimensions d'une cathédrale, tandis que les falaises qui forment le fond du tableau semblent s'élever jusqu'aux cieux et cacher leur crête au milieu des nuages en mouvement. En outre, on y remarque un enfoncement de la côte qu'on eût pris d'abord pour une baie large et profonde, mais qui, quand on l'examine, présente les caractères indiscutables d'un ancien cratère : c'est une vaste coupe dont une partie des bords s'est écroulée, laissant un libre accès à l'œil du marin pour scruter les aspérités de sa paroi intérieure. C'est en vain qu'on voudrait se défendre d'un certain sentiment de respect en face des bouleversements opérés par les forces de la nature dans ces régions presque inconnues, mais pleines de tant d'attraits pour le géologue comme pour le peintre.

Dès que notre charbon fut embarqué, nous nous préparâmes à quitter le port d'Illiouliouk, et le lendemain matin nous partions pour l'île Saint-Michel, sur la côte de l'Alaska. En évitant de nous rendre à l'île Saint-Paul, comme le capitaine se l'était d'abord proposé, nous gagnions au moins deux jours, car le temps, à cette époque, est extrêmement variable dans ces régions. Au reste, ayant trouvé les fourrures dont nous avions besoin à Oonalachka, nous n'avions plus de raisons sérieuses pour relâcher à cette île.

CHAPITRE VI

Saint-Michel de l'Alaska (1).

Départ d'Illiouliouk. — Traversée de ce port à Saint-Michel, sur la côte d'Alaska. — Commencement des observations météorologiques. — Arrivée à Saint-Michel. — Description de cette station. — Son commerce. — Nous y trouvons nos chiens. — Caractère de ces animaux. — Un chef indien menace le fort de Saint-Michel. — Un baril de whisky est cause de sa mort. — Description géologique des environs de Saint-Michel. — Une chasse aux canards. — La chaloupe en danger de sombrer. — Les bains russes à Saint-Michel de l'Alaska. — Arrivée de la goëlette *Fanny A. Hyde* avec un supplément de provisions pour *la Jeannette*. — Départ de Saint-Michel. — Les chiens à bord. — Les Indiens Alexis et Anequin, nos conducteurs de chiens. — Les adieux d'Alexis et de sa femme. — Entrée dans la mer de Behring. — Une tempête. — Arrivée à la baie Saint-Laurent. — Premières nouvelles de Nordenskjold. — Plan de l'expédition de *la Jeannette*.

Baie de Saint-Laurent, près du détroit de Behring
(Sibérie orientale).

27 août 1879.

Malgré le séjour agréable que nous avions fait à Oonalachka pendant notre courte relâche, personne, à bord de *la Jeannette*, ne témoigna le moindre regret quand arriva le moment de lever l'ancre pour nous engager dans la mer de Behring.

(1) Troisième lettre de M. Collins.

Néanmoins, tous les nouveaux amis que nous laissions à Illioulioulk voulurent nous donner une dernière preuve de leur sympathie, et, au moment où *la Jeannette* quittait la jetée, elle fut saluée par toute l'artillerie de la place et par celle de la goëlette le *Rush*, qui se trouvait sur la baie. Les canons qui défendent cette station ne sont point, à la vérité, des engins bien formidables, mais il peuvent, néanmoins, faire assez de bruit, dans cette enceinte de collines et de montagnes, pour satisfaire les plus exigeants. Les pavillons furent hissés, et les mille démonstrations qu'on nous fit sur le rivage purent nous convaincre que la brave *Jeannette*, en s'enfonçant vers le nord, emportait les vœux les plus sincères des résidents d'Illioulioulk.

Nous étions à peine sortis du port, où les eaux sont toujours parfaitement tranquilles, que les effets de la houle, qui règne à l'extérieur, se firent sentir d'une façon fort marquée. Quand nous fûmes dans le travers du cap Kaleghta, poursuivant notre route vers l'est afin de passer au nord de Nounivak, notre navire commença, sous l'influence du roulis et du tangage, à gambader d'une façon tellement désordonnée que la marche devint difficile ailleurs que dans la cabine, où nous pouvions nous appuyer d'un côté à la table et de l'autre à la muraille. Le vent, cependant, nous était favorable, c'est-à-dire qu'il soufflait du sud, de sorte que nous marchions à pleine vapeur avec toutes nos voiles dehors. Aussi, ce jour-là, *la Jeannette* nous émerveilla en filant régulièrement ses cinq nœuds à l'heure. Le second jour, ce fut encore mieux, car, vers le point du jour, le vent se mit à souffler presque en tempête et toujours

Types de chiens de traîneaux.

dans la même direction, si bien que nous franchîmes un espace de 173 milles en vingt-quatre heures; ce dont nous nous félicitions déjà, espérant que la traversée serait plus courte que nous ne l'avions supposé. D'un autre côté, le charbon que nous avions pris à Oonalachka, tout en brûlant comme de la paille, produisait rapidement de la vapeur, et notre machine, que M. Melville avait inspectée dans tous ses organes pendant notre séjour dans le port d'Illioulouk, fonctionnait à merveille; tout nous présageait donc que nous serions bientôt à Saint-Michel, et que si la goëlette *Fanny A. Hyde*, qui devait nous amener de San Francisco un supplément de vivres et de charbon, ne se faisait point attendre, dans peu de jours nous voguerions vers l'Océan Arctique. Mais sous ces latitudes, les vents sont extrêmement variables pendant l'été; aussi, le troisième jour, nous reprîmes notre ancienne vitesse de quatre nœuds à l'heure; et ce ne fut que six jours juste après avoir doublé le cap Kalehgta que nous atteignîmes l'île Stuart dans la baie Norton.

Pendant cette traversée, la nécessité de déterminer la nature du fond de la mer, à mesure que nous avancions, nous obligeait à nous arrêter chaque jour pour jeter la sonde. Chaque jour également, lorsque l'état de la mer le permettait, nous traînions la drague.

Les sondes obtenues dans ce trajet descendirent de quatre-vingts brasses à cinq. Le fond se montra partout composé de beau sable gris et de vase; il était recouvert de végétations ayant beaucoup d'analogie avec la mousse, et dans lesquelles pullulait une multitude d'êtres marins

d'espèces extrêmement variées. Nous nous occupions aussi de déterminer la température et la densité de l'eau de la mer à diverses profondeurs. Je pus constater que les thermomètres dont nous nous servions pour obtenir les degrés de température, fonctionnaient à merveille, étant donné que nos hommes étaient encore un peu gauches à manier les lignes; mais ils se perfectionnèrent rapidement.

Des observations météorologiques furent aussi faites pendant ce temps, à chaque heure et tous les jours, avec une parfaite régularité. Afin de faciliter cette besogne, nous avions divisé le temps en veilles ou quarts (j'entends en quarts météorologiques). Ainsi je commençais mon quart à midi pour finir à six heures du soir. A ce moment, M. Chipp venait me relever, et notait les observations faites à sept et huit heures. A son tour, le docteur Ambler faisait celles de neuf, dix et onze heures. Puis je reprenais le poste de minuit à quatre heures du matin; notre second lieutenant, M. Danenhower venait alors me remplacer. A sept heures le lieutenant Chipp lui succédait, pour céder lui-même la place au docteur à neuf heures. Quand arrivait midi, je recommençais la série comme la veille. Le nombre des heures d'observation était donc de quatre pour le lieutenant Chipp; de deux seulement pour le lieutenant Danenhower, à cause de ses nombreuses occupations; de huit pour le docteur Ambler, et de dix pour moi. En outre, je tenais un registre où je notais régulièrement les différentes températures observées à la surface de la mer et à diverses profondeurs, ainsi que les différentes densités.

Ajoutez à cela la rédaction de mon journal, et vous pourrez vous convaincre qu'il ne nous restait guère de loisirs à bord.

Ce fut le 11, au soir, que nous vîmes la terre à tribord c'est-à-dire à l'est du navire. C'était une côte basse, qu'une éminence ou petite colline qui apparaissait un peu au-dessus de l'horizon nous fit reconnaître. Nous fûmes alors obligés de sonder à chaque instant pour éclairer notre marche, et pendant la nuit nous n'avançâmes qu'avec une extrême lenteur. Enfin, le lendemain, 11, à dix heures du matin, nous laissions tomber nos ancres en face du fortin qui touche la petite station à laquelle les Russes donnent le nom de Michœlovski, et que nous appelons Saint-Michel. Quelques instants plus tard, l'agent de la Compagnie commerciale de l'Alaska, M. Newman, vint nous offrir l'hospitalité chez lui, et, en outre, mettre à notre disposition toutes les provisions que les magasins de la Compagnie pourraient nous fournir.

Peu après, je me rendis à terre pour visiter le fort, où je trouvai un curieux assemblage de bâtiments en bois, formant un rectangle, aux angles duquel s'élevaient quatre petits blokhaus, lesquels, du temps de la domination russe, étaient armés de canons. Mais aujourd'hui, ce point stratégique n'a plus aucune importance pour la défense du pays. En pénétrant dans l'enceinte, on voit, en face de de soi, les magasins de la Compagnie et les maisons d'habitation. Ces dernières sont habitées par M. Newman, agent de la Compagnie; M. Nelson, qui a été envoyé comme naturaliste par l'Institut Smithsonien, et qui est en même

temps attaché au service des signaux comme observateur; et enfin par quelques ouvriers russes et quelques Indiens qui travaillent au fort. Les habitations de l'agent de la Compagnie et du naturaliste de l'Institut Smithsonien sont propres et confortablement meublées. Il est clair, d'ailleurs, que ces messieurs sont assez philosophes pour se contenter d'un confortable relatif dans ce coin de terre isolé.

A notre arrivée, nous trouvâmes réunis à Saint-Michel tous les chiens que nous devions prendre à bord, pour le service de nos traîneaux, quand nous serions au milieu des glaces, ou sur la Terre de Wrangell. Ils formaient ensemble une meute d'assez bonne apparence, mais semblaient d'humeur fort querelleuse, et enclins à se battre sans le moindre motif. On les voyait couchés nonchalamment, en tirant la langue, le long du mur d'enceinte, ou sur la pointe des rochers qui avoisinent le fort; de temps en temps, ils poussaient un hurlement particulier, qu'on eût pris, surtout la nuit, pour la trompette de Satan appelant ses acolytes en conseil général. Au moment de leur repas, ils recevaient leur pitance journalière de poisson sec; mais c'était aussi le moment où sonnait le branle-bas du combat; d'ailleurs, le vent de la guerre soufflait en permanence, car, règle générale, le chien des Esquimaux est enclin à se battre, et souvent on peut se demander pourquoi la bataille est commencée. Tous les chiens se promènent tranquillement, ou sont nonchalamment couchés au soleil, paraissant paisibles; quand l'un d'eux se précipite sur un de ses compagnons, alors

c'est une charge générale sur le pauvre animal. Nous avons perdu, de cette façon, neuf des chiens que la Compagnie de l'Alaska avait fait réunir pour nous. Tous ont été tués par leurs semblables. Nous avons donc été obligés de nous procurer de nouvelles recrues pour en emmener quarante avec nous. Naturellement, nous avons aussi emmené des Indiens pour conduire ces bêtes indisciplinées, et nous servir en même temps de chasseurs.

On trouve dans les magasins de la Compagnie, à Saint-Michel, les mêmes marchandises que celles que nous avons vues à Oonalachka. Toutefois, la liste n'en est pas aussi nombreuse et ces marchandises y sont en moins grande quantité. Les fourrures qui sont apportées ici viennent de la contrée qui avoisine le bas Yukon et des côtes adjacentes. Ce sont les Indiens eux-mêmes qui les apportent au fort, où ils arrivent par villages entiers, conduits par leur chef, qui dirige les négociations et les échanges. C'est par ce moyen que l'agent de la Compagnie se procure des peaux de renard, d'ours, de zibeline, de loup et d'écureuil; en retour, il donne du café, du sucre, du tabac, de la poudre, du plomb (en grains ou en balles), des fusils à baguette, des vêtements, etc. Il reçoit aussi des os de baleine, pour garnir les patins des traîneaux; mais ces os viennent de la côte septentrionale de la Sibérie et sont regardés comme une marchandise d'un prix élevé. On y achète aussi quelquefois des chiens, comme pour nous, par exemple, mais les Indiens ne les cèdent qu'en échange de fusils; le prix moyen d'un bon chien est de sept dollars. Les chiens véritablement supé-

rieurs atteignent parfois le prix de quinze dollars ; mais c'est un prix extrême, qu'on ne donne que pour un chien de tête d'attelage, parfaitement dressé et discipliné.

Aussitôt que les Indiens ont terminé leurs échanges, ils regagnent leur village, où ils vont jouir à loisir de leurs nouvelles acquisitions, et le petit fort redevient triste et morne jusqu'à ce qu'un nouveau parti d'indigènes n'arrive. Jusqu'à présent, l'agent et les résidents blancs qui habitent le fort n'ont pas eu à se plaindre des gens du pays, mais il arrive quelquefois que ceux-ci s'agitent et montrent des propensions à la guerre. L'année dernière, un chef qui résidait à une soixantaine de milles au nord de Saint-Michel, menaça, à plusieurs reprises, de venir purger le fort de la présence des étrangers. Le fort fut aussitôt mis en bon état de défense, et M. Newman fit tous ses préparatifs pour donner à ce chef et à ses Indiens, la chaleureuse réception qu'ils méritaient. Mais ceux-ci ne se présentèrent jamais. Ce chef belliqueux étant parvenu à se procurer d'un contrebandier, deux barils de whisky, ce fut, pour le village tout entier, l'occasion d'une orgie, au milieu de laquelle, lui et son fils eurent la tête fendue à coups de hache par son propre beau-frère. Depuis le jour où ce drame de famille eut lieu, une année s'est écoulée, et les habitants du fort n'ont plus entendu parler de guerre, ni de menaces, et aujourd'hui ils jouissent d'une paix profonde. Car les parents survivants du chef, imputant la mort de ce guerrier valeureux à la possession des deux barils de whisky, en vinrent sagement à conclure que cette liqueur était la

cause unique de leur deuil, et défoncèrent les deux barils, dont ils laissèrent couler le contenu. Cette sage détermination empêcha probablement la tribu entière d'être décimée de la main de ses propres enfants.

La contrée qui environne la station de Saint-Michel est entièrement volcanique. Toutes les éminences qu'on y rencontre sont des cônes de volcans éteints aujourd'hui. Tous les rochers du voisinage appartiennent à d'anciennes coulées de lave, qui, en se refroidissant, se sont fendues en colonnes de structure grossière, qui ont dû, sur divers points, supporter une pression considérable, à en juger par l'enchevrêtement de la surface et certaines déviations anormales. Leur face supérieure, ainsi que le bord des fentes, exposés à l'air, présentent un aspect poreux, absolument comme un rayon de miel, qu'on doit sans doute attribuer à l'effet du refroidissement. Le sable de la plage est également formé de débris de lave. D'ailleurs cette substance entre, pour une large proportion, dans la composition du sable que nous avons trouvé au fond de la mer depuis Oonalachka jusqu'à Saint-Michel. Tout près de cette dernière station, on peut visiter un lac superbe qui occupe aujourd'hui la place d'un ancien cratère. L'intérieur du pays, également, doit être volcanique, car j'ai en ma possession plusieurs échantillons de lave, que je destine à ma collection minéralogique et qui m'ont été apportés du milieu des terres. On voit aussi, le long des rivages de la baie Norton et sur les côtes de l'île Stuart, d'immenses amas de bois flotté, qui y sont apportés principalement par la rivière Yukon, laquelle vient se dé-

charger par plusieurs branches dans la mer de Behring. Son embouchure est située un peu au sud de l'île Stuart. Comme le cours de cette rivière est navigable pendant plus de dix-huit cents milles à partir de son embouchure et que la surface qu'elle dérive est extrêmement boisée, la quantité de bois qu'elle emporte chaque année à la mer est immense. Celle-ci s'en débarrasse en le rejetant dans les baies et les golfes qui se trouvent au nord, où les Indiens vont enlever les plus fortes pièces qu'ils réunissent en tas sur le rivage, à une distance suffisante pour les mettre à l'abri des plus hautes marées. Ces bois leur servent ensuite de combustible quand ils sont secs. On voit ces piles de bois échelonnées, à une centaine de mètres de la plage, tout autour de la baie.

La couche de sol qui recouvre la lave est généralement tourbeuse et ressemble beaucoup à celles de même nature qu'on rencontre ailleurs; elle ne s'en distingue que par sa beauté et la variété de la végétation dont elle est partout revêtue. Toutefois, on n'y voit aucun arbre, mais elle est couverte d'arbrisseaux peu élevés, de graminées, de fleurs et de mousses superbes; ces dernières surtout offrent une variété de coloris que je n'ai rencontré nulle part ailleurs.

Le canal qui sépare l'île de Saint-Michel de la terre ferme est bordé de marais et d'étangs salés, où les canards et les oies sauvages, les bécassines et maintes autres espèces d'oiseaux aquatiques, viennent faire leurs nids. Voulant profiter de cette circonstance, afin d'apporter quelque changement à notre régime de viandes

conservées, quelques-uns d'entre nous prirent le parti d'aller, avec la chaloupe à vapeur, faire une excursion cynégétique le long de ce canal. Nous emportions avec nous une tente et deux jours de vivres, et, en outre, nos fusils, des munitions, des couvertures, etc., etc. Au point de vue du gibier, nous eûmes peu à nous louer des faveurs de la fortune : la fumée de notre machine effrayait les oiseaux, qui ne nous laissaient point approcher; de sorte que nous ne tuâmes que quinze canards et une trentaine de bécassines. Cependant nous étions guidés par un chasseur indien, mais le pauvre homme était dans un tel état de santé, qu'il montra une bien moins grande résistance à la fatigue que n'importe lequel d'entre nous.

Le soir du premier jour, nous établîmes notre campement sur la lisière d'un marais ; mais, pendant la nuit, la pluie tomba par tels torrents, qu'elle détrempa le sol et nous mit, même sous notre tente, où nous nous tenions entassés, dans le plus pitoyable état où jamais chasseurs se soient trouvés. Le lendemain, le temps continuant à être mauvais, et notre Indien se trouvant en proie à un violent accès de fièvre, qui le faisait frissonner de tous ses membres, nous jugeâmes prudent de reprendre le chemin du navire. Mais, en franchissant la barre qui ferme l'embouchure du canal, la mer était si houleuse, que la chaloupe embarquait de l'eau à chaque lame, si bien qu'elle s'emplissait rapidement, et que nous faillîmes être noyés. Quand nous arrivâmes au navire, après plusieurs heures d'une lutte terrible pour sauver notre existence, nous avions retiré tous nos vêtements extérieurs

et nos bottes, nous tenant prêts à nous jeter à la mer pour aborder à la nage. Dès que nous fûmes grimpés sur le pont, on nous servit un déjeuner chaud, qui, avec le feu de la cabine, fut extrêmement goûté par tous les membres de notre petite troupe. Ce serait une ingratitude de ma part de ne pas ajouter que nous dûmes tous notre salut à M. Melville, notre ingénieur en chef, et à M. Dunbar, notre pilote de glace. Le premier s'était mis à la machine qu'il surveillait, tandis que le second tenait la barre du gouvernail, et, par leurs efforts combinés, réussirent à nous tirer du mauvais pas où nous nous trouvions, car nos signaux répétés avaient été mal interprétés à bord de *la Jeannette,* et ce ne fut qu'au moment où nous n'en étions plus qu'à une centaine de mètres, que nos compagnons songèrent à mettre une embarcation à la mer pour venir à notre secours. A ce moment, notre chaloupe était à moitié remplie d'eau, et les feux de la chaudière étaient éteints. Pour donner une idée de la portée des sens des naturels de la côte près de laquelle nous étions mouillés, je dois signaler ce fait, que pendant la lutte désespérée que nous eûmes à soutenir contre la mer pour nous maintenir à flots, ils avaient aperçu nos efforts, et se rendant compte de notre position, ils étaient allés immédiatement au fort prévenir les habitants du danger que nous courions, tandis que du navire, qui était d'un mille au moins plus rapproché de nous que le village, on n'avait absolument rien aperçu, malgré les efforts du docteur Ambler, qui, pendant plus d'une heure, agita sa jaquette attachée au haut de la gaffe de la chaloupe.

La baie peu profonde où *la Jeannette* avait jeté l'ancre nous fournissait du poisson frais en abondance, et, en particulier, d'excellent saumon. Nous prenions aussi, avec des filets apportés de San Francisco, que nous jetions chaque jour, une quantité énorme de superbes carrelets et d'autres poissons d'une taille moindre, qui, à l'éclat des couleurs, joignaient une chair fort délicate; mais ceux-là seuls qui, pendant un mois, ont été privés de mets savoureux et recherchés, peuvent apprécier la saveur du carrelet ou du saumon bouilli, lorsqu'il est assaisonné d'un bon appétit et arrosé d'un large bol de thé. Pour un disciple d'Épicure, ces aliments et cette boisson paraîtraient sans doute manquer de saveur et être indignes de son palais; mais que celui-là s'abstienne d'entreprendre une expédition comme la nôtre, sinon je lui prédis bien des déboires.

Pour nous, nous étions satisfaits de manger ou de boire tout ce qui se présentait, et nous bénissions la Providence quand elle nous envoyait l'occasion de varier notre ordinaire.

Notre relâche, en cette baie, nous fournit encore l'occasion de nous procurer une jouissance d'un nouveau genre. Pour nous remettre de nos fatigues après l'aventure de chasse que j'ai racontée, M. Newman nous invita à prendre un bain russe au fort. C'est là un des derniers vestiges qui soit resté de la domination russe dans ces contrées. La salle de bain, où l'on nous introduisit, se trouve dans un bâtiment carré de forme allongée, qui est divisé en deux compartiments concentriques. Dans celui du milieu, qui est la véritable salle de bain, se trouve une espèce de

foyer ou poêle, destiné à recevoir des pierres rougies au feu. Quant tout est prêt, la personne qui doit prendre un bain entre dans la pièce; la porte est fermée et calfeutrée avec des peaux; le tuyau de la cheminée est également fermé, et le domestique attaché à la salle jette sur les pierres de l'eau qui siffle en se transformant en vapeur. Alors la température s'élève subitement à un tel degré, que le sang bout presque dans les veines, la respiration devient pénible; mais les pores de la peau se dilatent, et alors le baigneur ressent les effets particuliers du bain russe. Il reste aussi longtemps qu'il peut résister, puis, après s'être plongé dans un bassin plein d'eau, il en sort pour se précipiter dans la chambre extérieure où on l'éponge de la tête aux pieds pour le refroidir; quand il a repris sa température normale, on lui permet de s'habiller, alors seulement. Le charme des sensations qu'on éprouve au sortir d'un bain russe, se trouve singulièrement atténué par le souvenir du supplice qu'on est obligé de s'imposer; mais les effets de ce bain sont réellement bienfaisants pour l'organisme, quand il est pris avec précaution. En terminant, je ne dois pas oublier de parler du cigare et du verre de thé russe, qui sont les compléments obligés du bain, si l'on veut en ressentir tous les bienfaits. A la vérité, la salle du fort Saint-Michel n'a pas l'aspect le plus engageant qu'on puisse rêver; mais elle remplit néanmoins admirablement le but pour lequel elle a été créée; ce qui prouve qu'on ne doit pas toujours juger les choses d'après leurs apparences.

Le 18, la goëlette *Fanny A. Hyde* fut enfin signalée

de l'île Stuart, et bientôt après, nous l'aperçûmes qui se dirigeait sur le port pour y jeter l'ancre. Nous attendions avec impatience ce petit navire, à bord duquel se trouvait notre complément de vivres et de charbon. Jamais navire ne fut donc mieux accueilli que celui-là, lorsqu'après avoir doublé la pointe Saint-Michel, il vint, à midi, se ranger le long du flanc de *la Jeannette*. Son capitaine monta aussitôt à notre bord et nous le conduisîmes dans la cabine, où il nous expliqua les causes de son retard. Les calmes, les brouillards, les vents contraires, etc., étaient des excuses suffisantes pour faire comprendre comment une des goëlettes les plus rapides de San Francisco avait dépensé quarante jours pour faire la traversée de ce port à Saint-Michel. Au reste, *la Jeannette,* un navire à vapeur, n'avait-elle pas souffert elle-même de ces contre-temps? Mais la *Fanny A. Hyde* était arrivée; c'était assez; nous allions donc pouvoir reprendre notre route dans quelques jours, c'est-à-dire dès que son chargement serait à bord de notre navire. Nous avions besoin d'anthracite, car le charbon que nous avions n'eût pas duré longtemps, si nous l'avions brûlé seul, et justement la goëlette nous en apportait. Pour ne pas perdre de temps, nous laissâmes une bonne partie du charbon sur le pont, tout en remplisant nos soutes, et *la Jeannette* fut encore une fois chargée à couler bas. Aussitôt que tout fut arrivé à bord, nous nous mîmes en route pour la baie Saint-Laurent, qui se trouve sur la côte de Sibérie, à une trentaine de milles au sud du cap oriental. Toute la cargaison de la *Fanny A. Hyde* n'ayant pu trouver place à bord de *la*

Jeannette, son capitaine reçut l'ordre de nous suivre.

Outre ce que nous avions pris à bord de ce navire, nous avions aussi embarqué notre meute, composée d'une quarantaine de chiens, qui, à peu près tous les quarts d'heure, se livraient entre eux des assauts formidables, malgré l'espace restreint qu'on leur avait laissé sur notre pont déjà encombré. Je crois que si nous leur avions laissé la place suffisante pour se battre, ils se seraient étranglés les uns les autres jusqu'au dernier, et le combat n'eût cessé que faute de combattants. Ces guerres entre chiens nous montraient d'une façon amusante combien la force armée peut avoir de poids si elle intervient au moment opportun. En effet, quand l'acharnement des belligérants était à son comble, un matelot, armé d'un bout de câble, s'avançait vers le champ de bataille et frappait alors de toute la vigueur de son bras, et, je dois le dire, avec la plus parfaite impartialité, sur les combattants : le moyen était infaillible, car il s'ensuivait toujours une trêve, qui, malheureusement, n'était que temporaire. Les parties se retiraient chacune dans un coin et semblaient conférer; mais, comme à Constantinople, ces conférences et ces échanges de notes diplomatiques ne semblaient qu'envenimer les choses, car soudain la trompette guerrière retentissait dans un coin, et le bout de câble recommençait à faire de nouvelles merveilles.

En quittant la baie Norton, nous avons emmené avec nous deux Indiens du district de Saint-Michel, qui doivent nous accompagner pendant notre voyage dans l'Océan

Arctique. L'un d'eux, du nom d'Alexis, parle un peu l'anglais; c'est un homme intelligent, qui pourra nous être utile, comme chasseur et comme conducteur de traîneaux. L'autre, plus jeune, nommé Anequin, ne parle pas l'anglais ; mais, avec le concours de son camarade, qui lui sert d'interprète, il se tire néanmoins parfaitement d'affaire. C'est un jeune homme à la figure large, aux traits enfantins, avec une mine éveillée et une physionomie agréable. Le capitaine a passé avec ces deux Indiens des contrats réguliers, par lesquels il s'engage à les ramener tous les deux dans leur patrie, et se charge, en outre, de nourrir la femme d'Alexis et la mère d'Anequin. De plus, il leur paiera des gages chaque mois et remettra au premier une carabine Winchester, avec une certaine quantité de munitions, quand l'équipage de *la Jeannette* pourra se passer de ses services. Comme ces deux Indiens sont adroits et fort experts dans l'art de conduire les chiens, ils pourront nous rendre de grands services; aussi leur a-t-on offert, je crois, des conditions très avantageuses.

Madame Alexis est une jeune femme à la figure un peu bouffie, timide, mais tout en ayant l'air jovial. Avant le départ, elle vint à bord pour voir son mari. Dans une circonstance aussi triste, elle eut une tenue fort décente. Quant à son mari, quoiqu'en général un Esquimau n'ait pas l'habitude de se répandre en pleurs et en lamentations, lorsqu'il se sépara de celle à laquelle il était uni pour la vie, il montra un certain stoïcisme, tempéré cependant par les marques d'affection qu'il témoignait à sa femme. Tous les deux allèrent s'asseoir, en se donnant la main,

sur un sac de pommes de terre, près de la porte de la cabine, et là, échangèrent sans doute des promesses de fidélité éternelle. Je fus vivement ému en voyant ce tableau. Je montai sur le pont avec mon album, sur lequel je crayonnai le portrait de ces deux bons Indiens. A la vérité, il me fallut les esquisser dans la position où ils se trouvaient, c'est-à-dire pendant qu'ils me tournaient le dos, car madame Alexis était trop modeste pour se laisser portraiturer de face. Au moment où elle allait quitter *la Jeannette*, le capitaine de Long lui fit présent d'une tasse et d'une soucoupe ornées de lettres dorées. Elle eut peine d'abord à contenir l'émotion et la joie que lui causait la possession de tels trésors, mais elle les enfouit bientôt dans les vastes replis, ou plutôt dans les magasins que formaient les plis de sa longue robe de fourrure, et s'en alla.

Ce fut le 21 août, au soir, que nous quittâmes la baie Saint-Michel. *La Jeannette* fut saluée par toute l'artillerie du fort et celle de l'établissement de la *Western fur and trading Company,* comme elle l'avait été à Illioulouk, au moment de son départ. Quand nous fûmes sortis de la baie, nous trouvâmes la mer unie comme une glace; au reste, le ciel était presque pur. Il n'est d'ailleurs pas rare, à l'époque de la belle saison, de jouir d'un temps pareil dans la baie Norton; mais, malheureusement, trop souvent, un temps si calme et si serein n'est que l'avant-coureur d'une tempête venant du nord. Le 23 au matin, quand nous eûmes dépassé l'île du Traîneau, pour traverser le détroit de Behring, nous eûmes l'occasion d'en faire

l'expérience. Au moment où je faisais le quart (météorologique), de une heure à quatre heures du matin, je commençai à remarquer des rides à la surface de la mer, qui allaient en s'accentuant; en outre, le vent avait tourné au nord. C'était pour nous un indice certain d'un changement de temps. Peu à peu, la mer monta et atteignit de grandes hauteurs, dans le courant de la journée. Les vagues lavèrent le pont du navire et entraînèrent même quelques ustensiles du bord. Le poste des matelots fut inondé; une lame brisa la passerelle et, du même coup, défonça la fenêtre de la chambre du capitaine, qui fut inondée. Pendant une partie de la journée, nous avions de l'eau jusqu'aux genoux, dès que nous nous aventurions sur le pont. Le vent continua de mugir pendant plusieurs heures, emportant la crête des vagues. L'embrun passait entre les ponts comme une volée de mitraille. Sous l'effort de la tempête, *la Jeannette* dévia un peu de sa route, mais fit aussi bonne contenance qu'on pouvait l'espérer, chargée comme elle l'était. La tempête s'étant enfin apaisée, nous reprîmes notre route, et le 25, quand nous arrivâmes ici, le temps était superbe. Dès notre arrivée, nous reçûmes la visite de quelques tchouktchis qui, prenant *la Jeannette* pour un navire marchand, vinrent avec leurs *baidaras* ou canots faits de peaux, se ranger le long du navire. Ces sauvages sont vêtus de peaux de bête ; leur aspect est sale et repoussant. Ce sont eux qui nous apprirent que le navire du professeur Nordenskjold avait franchi le détroit de Behring environ trois mois auparavant, se dirigeant vers

le sud. Cette nouvelle nous fut apportée par un de leurs chefs qui parlait un peu l'anglais. Il monta à bord de *la Jeannette*, où le capitaine le fit descendre dans la cabine, où il le questionna. J'étais présent à l'entretien. Ce chef raconta que, pendant l'hiver dernier, il avait vu, et même était allé à bord d'un navire à vapeur qui était resté, pendant toute cette saison, pris dans les glaces de la baie Kolioutchine, sur la côte arctique de la Sibérie orientale. Il ajouta que ce navire était *swiss*, voulant probablement dire *swedish* (suédois). Le capitaine était un vieillard à barbe blanche, et deux des officiers parlaient anglais ; un autre qui était russe et nommé Horpish (pour Nordquist), lui avait parlé en langue tchouktchise, dans laquelle il s'expliquait couramment. L'équipage entier, y compris les officiers, était composé de trente-cinq hommes, dont aucun n'avait de vêtements de fourrures; aussi, quand ces hommes montaient sur le pont, le froid les faisait grelotter. Ils lui dirent qu'ils se disposaient à retourner chez eux. Leur navire était aussi un navire à vapeur, mais moins grand que *la Jeannette*. Il ajouta qu'après avoir doublé le cap Oriental et passé le détroit de Behring, ce navire était venu mouiller dans la baie Saint-Laurent, où il n'était resté qu'un jour; mais, qu'étant monté lui-même à bord, il avait parfaitement reconnu les mêmes hommes qu'il avait vus dans la baie Kolioutchine; qu'ensuite ce navire s'était rendu aux îles Diomèdes, dans la partie la plus resserrée du détroit. Il y était resté pendant une demi-journée et avait repris la route du sud, dans la direction du Kamtchatka. Ce chef

qui, comme je l'ai dit, parle un peu l'anglais, comprend parfaitement les cartes.

Je le questionnai pour savoir quel chemin lui et ses compagnons suivaient pour se rendre à la baie Kolioutchine. Il me traça alors sur la carte une route qui longeait presque constamment la côte, me faisant comprendre qu'il leur fallait quatre jours pour faire ce voyage, en m'indiquant quatre villages où ils s'arrêtent. Lui ayant ensuite demandé pourquoi ils ne suivaient pas la ligne droite, il me répondit : « Non, trop long »; voulant dire par là qu'on ne trouvait point sur cette route de village où s'arrêter.

Le capitaine de Long questionna soigneusement ce tchouktchi, afin de voir s'il ne le trouverait point en contradiction avec lui-même, mais celui-ci répéta toujours la même chose, ne faisant que quelques variantes insignifiantes. Il est donc probable que le professeur Nordenskjold est parti comme il nous l'a raconté, et que, se trouvant sans doute à court de charbon, il n'a relâché dans aucun port russe ou japonais, d'où il aurait pu télégraphier de ses nouvelles avant le départ de *la Jeannette* de San Francisco, car il aurait pu télégraphier de Vladivostock ou de Yokohama, par la voie de Chine, de Singapore et d'Aden.

Notre goëlette est arrivée hier, 26, avec le charbon que nous n'avions pu prendre à Saint-Michel. Mais je crois aussi que le capitaine n'était pas fâché de l'avoir pour conserve jusqu'ici, afin d'avoir sous la main un moyen d'envoyer de ses nouvelles d'un point aussi reculé que

possible, et en même temps de faire connaître ce que nous aurions pu apprendre du professeur Nordenskjold.

La Jeannette part ce soir pour l'Océan Arctique. Nous nous rendrons directement au cap Serdze-Kamea, où nous questionnerons les indigènes, afin d'obtenir quelques détails sur l'expédition de Nordenskjold, et sur le navire qui a passé l'hiver au milieu des glaces de la baie Kolioutchine. Si les renseignements obtenus corroborent ce que nous avons appris ici, nous aurons alors lieu de croire que l'expédition suédoise est partie. Sinon, nous nous rendrons nous-mêmes à la baie Kolioutchine, afin d'obtenir des détails plus circonstanciés sur le navire en question. Mais si nous pouvons nous abstenir d'aller à la recherche de Nordenskjold, il est probable que nous nous dirigerons immédiatement sur la Terre de Wrangell, où, croyons-nous, jamais homme blanc n'a encore posé le pied. Tout, maintenant, est donc pour nous sujet d'incertitude, quant à l'avenir; mais, dans le cas où les circonstances tourneraient au pire, et si nous ne pouvions atteindre la Terre de Wrangell, pendant cette saison, nous pourrions hiverner sur la côte de Sibérie, et atteindre cette terre mystérieuse au printemps prochain. J'ai, d'ailleurs, bon espoir que nous y parviendrons cette année, car tous les pronostics nous font présager une saison ouverte dans les mers arctiques. D'un autre côté, nous sommes abondamment pourvus de vêtements de fourrures et de provisions de toutes sortes ; nous pourrons donc nous nourrir suffisamment et nous tenir chaudement pendant longtemps, quels que soient les événements. Nos chiens nous fourniront le moyen de

faire des explorations, et de nous éloigner à des distances considérables du point où le navire aura pris ses quartiers, et nous pourrons ainsi étudier la nature et le caractère de la contrée où nous aborderons. Maintenant, sûrs d'avoir la sympathie de tous ceux que nous laissons derrière nous, nous nous enfonçons dans le nord, confiants dans la protection de Dieu et dans notre bonne fortune. Adieu.

CHAPITRE VII

Dernières nouvelles de « la Jeannette » (1).

La Jeannette quitte la baie Saint-Laurent pour continuer sa route au nord. — Dernières nouvelles de l'expédition. — Elle est rencontrée par la *Sea Breeze*. — Rapport du capitaine de ce navire sur l'état de la mer glaciale à cette époque. — Le *Mount Wollaston* et *le Vigilant* sont pris dans les glaces peu de jours après la disparition de *la Jeannette*.

La Jeannette partit en effet, le soir même, de la baie Saint-Laurent, remorquant la *Fanny A. Hyde*, qui, faute de vent, ne pouvait appareiller. A sept ou huit milles du mouillage, les deux navires se séparèrent: l'un prit la direction du nord vers le détroit de Behring, tandis que l'autre faisait voile au sud pour regagner San Francisco. Naturellement, les dernières paroles échangées entre les deux équipages furent des souhaits mutuels de réussite dans leurs voyages respectifs. « Au moment de prendre congé du capitaine de Long, racontait le capitaine Jesperson, comme je lui exprimais l'espoir que nous nous reverrions bientôt, il me répondit: — « Moi aussi, j'ai cet espoir, et n'ai pas même le moindre doute sur sa réali-

(1) Renseignements fournis par le capitaine Jesperson, de la goëlette *Fanny A. Hyde*, et le capitaine Barnes, de *la Sea Breeze*.

sation. » — « Au reste, ajoutait le capitaine Jesperson, tous les membres de l'expédition avaient' la même espérance. » Toutefois, le Chinois qui devait remplir les fonctions de garçon de cabine et qui avait été malade pendant toute la durée de la traversée, avait obtenu son congé à Saint-Michel, avec l'autorisation de s'en retourner à San Franscisco.

En revenant à San Francisco, le capitaine Jesperson rapportait le courrier de *la Jeannette*. C'était la dernière occasion que les gens de l'expédition devaient avoir, pendant de longs mois, pour communiquer avec ceux qu'ils laissaient derrière eux. Néanmoins, tous ceux qui s'intéressaient au sort de *la Jeannette* devaient encore recevoir de ses nouvelles, avant qu'elle ne disparût au milieu des brouillards et des glaces.

En effet, comme nous le raconterons plus tard en reprenant la suite de notre récit, forcément interrompu ici, *la Jeannette*, après avoir franchi le détroit de Behring, se dirigea vers le cap Serdze, pour recueillir quelques détails sur l'expédition de Nordenskjold, et sur le navire enfermé dans les glaces de la baie Kolioutchine, mit le cap droit au nord sur l'extrémité méridionale de la Terre de Wrangell. Ici, nous n'examinerons point les causes qui l'ont empêchée d'aborder à cette dernière terre, nous réservant de les faire connaître plus tard. Nous dirons seulement que pendant cette partie de son voyage, elle fut aperçue par quelques-uns des navires baleiniers américains, qui, chaque année, fréquentent ces parages, et nous laisserons la parole au capitaine Barnes, de la *Sea Breeze*,

LÉGENDES

A. — Où aborda le canot de De Long.

B. — Trajet de De Long.

C. — Endroit où les trois canots furent séparés par la tempête.

D. — Trajet de Melville.

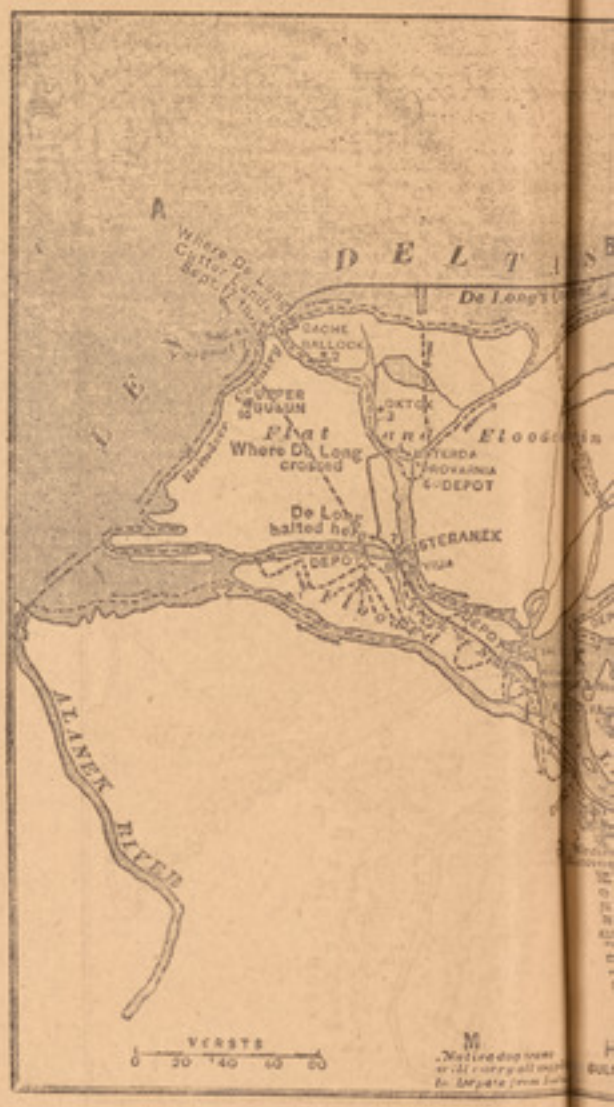
E. — Où pénétra la baleinière le 17 septembre.

F. — Route des traîneaux à chiens pour aller à Boulouni.

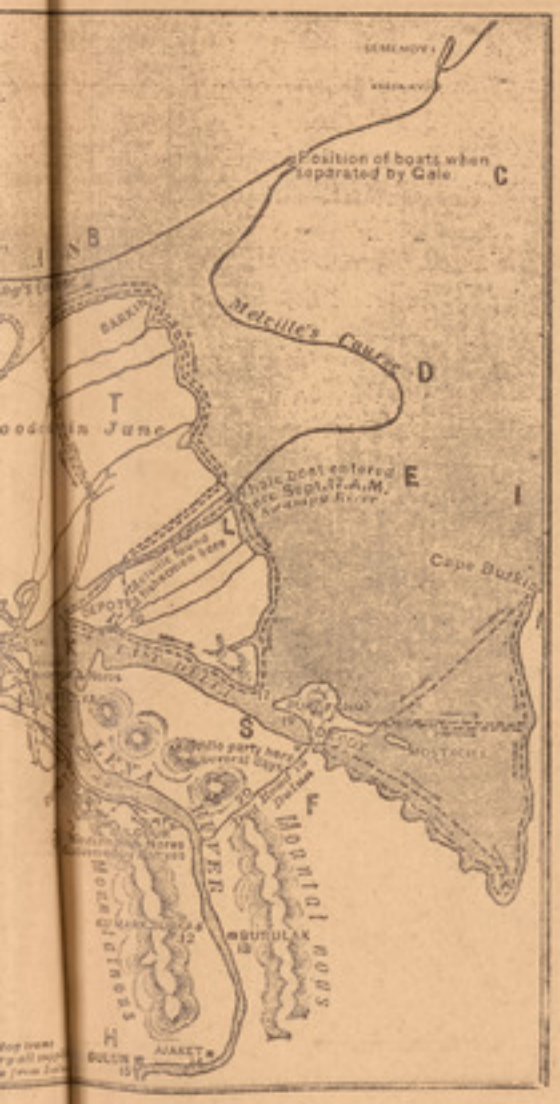
G. — Ninderman et Noros rencontrés par les Tongouses.

H. — Boulouni.

I. — Chemin parcouru par Noros et Ninderman.



CARTE DU DELTA DE LA LENA



DE LA LENA. (T. I, Ch. IX.)

LÉGENDES (suite)

K. — Hutte où se reposèrent Noros et Ninderman.

L. — Melville trouva des pêcheurs ici.

M. — Ici les naturels veulent apporter dans leurs traîneaux à chiens des secours de Boulouni aux dépôts.

S. — La troupe de Melville s'arrête plusieurs jours ici.

T. — Bancs de sable et inondations en juin.

7 — De Long s'est arrêté ici.

8 — Dépôt, — plaine inondée.

16 — Contrée de rennes.

---

qui s'en approcha le plus près. Le brave marin nous donnera, sur l'état des glaces et de la mer, quelques renseignements qui pourront peut-être servir à expliquer la série des événements que nous raconterons par la suite. « Pendant l'été de l'année 1879, dit-il, la banquise qui longe la côte américaine de l'Océan Arctique, descendit beaucoup plus bas que de coutume, et souvent s'étendit jusqu'au cap des glaces. En outre, des vents violents du nord prévalurent pendant tout le mois d'août, ce qui empêcha le courant qui, d'ordinaire, porte au nord-est, de se faire sentir ; nous pûmes même remarquer que les glaces flottantes étaient chassées au sud-ouest et atteignaient presque la latitude du cap Lisburne. A la fin du mois, toute la flottille de baleiniers se trouvait encore dans les parages du cap des glaces, lorsque la *Sea Breeze* quitta la côte orientale pour mettre le cap à l'ouest. Elle se dirigea vers l'île Hérald, en longeant la bordure des glaces qui avoisinaient cette île. Au sud de la ligne que nous suivions, la mer était presque complètement libre ; néanmoins, les glaces s'avançaient beaucoup plus au sud que d'ordinaire. Arrivés au 178° 40′ de longit. ouest, nous remarquâmes que les glaces s'infléchissaient au nord-ouest ; un vent frais du sud-sud-est nous favorisant, nous gouvernâmes aussitôt dans cette direction, que nous suivîmes jusqu'à la nuit. A neuf heures du soir, nous aperçûmes le sommet des mâts d'un navire, que nous avions à l'ouest, et qui semblait se diriger droit au nord. La nuit étant survenue, nous fûmes obligés de mettre en panne pour attendre le jour et reprendre notre

route vers le nord-nord-ouest. Dès l'aube, c'est-à-dire à trois heures et demie du matin, le navire que nous avions vu la veille ne se trouvait plus qu'à quelques milles en avant de nous. Il nous fut alors facile de reconnaître un steamer, marchant en même temps à la vapeur et toutes voiles dehors dans la direction du nord. Le temps, qui avait été beau jusque-là, devint brumeux, et la neige se mit à tomber en flocons si serrés, que nous entrâmes, sans nous en apercevoir, dans une échancrure de la nappe de glace, où nous fûmes bientôt entourés de glaçons flottants. Le lendemain matin, le temps étant toujours brumeux, nous lofâmes au vent presqu'à sec de toile en attendant une éclaircie. Quand celle-ci se produisit, nous avions le steamer au nord, à environ six milles; mais le brouillard, s'abaissant de nouveau, nous le cacha tout à fait pour un moment. Un peu plus tard, nous l'aperçûmes encore.

» Dans l'après-midi, le brouillard s'épaissit de nouveau et persista pendant vingt-quatre heures. Pendant tout ce temps nous avions gouverné vers l'ouest. Le lendemain, nous trouvant juste en face de la banquise, je fis virer de bord pour prendre la direction opposée, et bientôt nous eûmes un temps clair, mais le steamer était hors de vue. Sans doute il avait eu l'éclaircie quelques heures avant nous. Au moment où ne le vîmes pour la dernière fois, il était environ onze heures du matin. C'était le 3 septembre, et je n'ai nul doute que ce ne fût *la Jeannette*. Elle se trouvait à environ cinquante milles dans le sud-ouest de l'île Hérald.

» Pendant les deux jours qui suivirent, les baleiniers que nous avions laissés aux environs du cap des Glaces, commencèrent à arriver dans nos parages. Quelques-uns se rapprochèrent autant que possible de l'île Hérald, qui alors se trouvait parfaitement en vue. Deux d'entre eux au moins, crurent apercevoir la fumée d'un steamer dans la direction du nord. Peu après, les glaces que nous avions à l'est commencèrent à se rapprocher du banc qui se trouvait à l'ouest et couvrirent l'espace resté libre jusque-là. Quant à nous, il nous fallut nous diriger vers le sud et vers l'est, où les baleines commençaient à se montrer, de sorte que nous ne nous rapprochâmes pas de l'île Hérald jusqu'à la fin de septembre. Pendant tout ce temps, nous ressentîmes de violents courants dans la direction du nord-nord-est. Dans les premiers jours d'octobre, la mer était presque complétement libre au sud de l'île Hérald...

» Pendant la durée du mois de septembre, la masse de glaces solides avait reculé d'une cinquantaine de milles vers le nord, tandis que les amas de glaçons flottants avaient été poussés au sud, et couvraient presque toute la partie méridionale de l'Océan Arctique, jusqu'au cap Hope. Il est donc peu probable que *la Jeannette* ait pu suivre les côtes de Sibérie, et qu'au moment où nous la vîmes venir de cette direction, en suivant la bordure des glaces et se dirigeant vers le nord, elle attendait une éclaircie pour aborder soit à la Terre de Wrangell, soit à l'île Hérald. A ce moment, la nappe de glace n'était pas encore complétement fermée dans cette direction, et je

ne doute pas le moins du monde qu'elle ait pu aborber à la Terre de Wrangell. Mais si, au contraire, elle s'est trouvée prise au moment où les deux banquises se sont rapprochées, elle a dû y rester emprisonnée, et, sans espoir de pouvoir être secourue, se laisser entraîner, à la dérive, à la merci des courants ; ce qui, d'ailleurs, pourrait arriver à tout navire envoyé à sa recherche. »

Telles furent les dernières nouvelles précises reçues touchant *la Jeannette*. Tel était, aussi, l'état des glaces dans l'Arctique au commencement d'octobre de l'année 1879. Mais celles-ci changèrent promptement. A peine une semaine plus tard, quatre baleiniers américains, *le Vigilant*, le *Mount Wollaston*, le *Mercury*, l'*Helen Mar*, confiants dans l'état de la mer, s'étaient avancés assez loin au nord. Mais le 10 octobre, pendant que les deux premiers, se trouvant à 70 milles au nord-est du point où *la Jeannette* avait été aperçue pour la dernière fois, se dirigeaient vers le nord-ouest, le vent du nord s'éleva et produisit une brusque variation de température. L'effet fut si subit, qu'en douze heures la surface de la mer fut couverte d'une couche de glace de six pouces d'épaisseur. Heureusement le *Mercury* et l'*Helen Mar* s'aperçurent à temps du danger qui les menaçait. Néanmoins, l'équipage du premier n'eut que le temps de l'abandonner, pour se réfugier à bord du second, qui était plus neuf et mieux en état de naviguer. Toutefois, ce ne fut pas sans des peines inouïes que l'*Helen Mar* parvint à se dégager et à gagner la mer libre, en se frayant un chemin à travers la glace pendant l'espace de

plus de soixante milles. A partir de ce jour, on n'a plus revu le *Mercury*.

Le *Mount Wollaston* et *le Vigilant* portaient ensemble soixante hommes d'équipage. On n'a plus jamais entendu parler du premier; quant au second, les Tchouktchis prétendent avoir vu son épave, mais jusqu'à ce jour, on n'a rien de certain à ce sujet. Sans doute, les glaces se sont refermées sur eux. Ils n'auront pu se dégager et se sont trouvés perdus corps et biens.

Tels furent les derniers événements qui parvinrent à la compagnie maritime en l'année 1879. Les renseignements météorologiques rapportés de ces parages, n'étaient pas de meilleur augure; on savait que de violentes tempêtes s'y étaient succédé à de courts intervalles, rendant fort périlleuse la situation des navires qui, se trouvant loin d'un port, avaient été surpris et emprisonnés dans les glaces.

DEUXIÈME PARTIE

« LA JEANNETTE » EST PERDUE

DEUXIÈME PARTIE

« LA JEANNETTE » EST PERDUE

CHAPITRE VIII

Plans de recherches (1).

Quiétude du gouvernement des États-Unis au sujet de *la Jeannette* pendant la première année qui suivit le départ de ce navire. — Le *Corwin* est envoyé à la Terre de Wrangell en 1880. — Inutilité de ses recherches. — Plan du voyage de de Long, d'après ses lettres. — L'opinion publique s'émeut de ne pas recevoir la moindre nouvelle. — La Société de géographie charge son président de s'adresser au gouvernement pour demander qu'on envoie un navire sur les traces de *la Jeannette*. — Adresse de M. Daily au président des États-Unis. — Les Chambres votent un premier crédit de 175,000 dollars. — Achat du *Rodgers*. — Seconde expédition du *Corwin* à la Terre de Wrangell. — Il arrive à accoster cette terre, où personne n'avait encore mis le pied. — Équipement du *Rodgers*. — Son départ de San Francisco. — Sa croisière. — Immenses résultats de celle-ci. — L'*Alliance* part le même jour de Newport pour le nord de l'Atlan-

(1) Extrait d'une série d'articles du *New-York Herald*.

tique. — Voyage de ce navire. — L'*Eira* et le *Barentz*. — Le *Proteus*. — La station du cap Barow. — Immensité du plan de recherches. — Résultats nuls au point de vue de *la Jeannette*. — Fausses nouvelles. — Nouveaux préparatifs. — Plan du lieutenant Hogaard. — Une prophétie. — Melville et treize autres marins de *la Jeannette* à l'embouchure de la Léna.

La perte probable du *Mount Wollaston* et du *Vigilant*, pas plus que les dernières nouvelles de l'état atmosphérique de l'Océan Arctique au nord du détroit de Behring, à la fin de l'été 1879, ne suffirent à faire concevoir des craintes sur le sort de *la Jeannette*. On avait confiance dans la solidité de ce navire; en outre, on le savait monté par un équipage d'élite. De plus, il était abondamment approvisionné pour trois ans. Seul le charbon aurait pu lui faire défaut; mais le capitaine de Long connaissait le gisement du cap Beaufort, au nord du détroit de Behring; il aurait pu y renouveler sa provision de combustible, si le besoin s'en était fait sentir. Dans l'opinion du gouvernement, aussi bien que dans l'opinion publique, les hommes de *la Jeannette* n'avaient donc à redouter ni la disette, ni les atteintes du froid.

L'hiver 1879-1880 et le printemps suivant se passèrent sans qu'on ressentît la moindre appréhension sur le sort de l'expédition; d'ailleurs on espérait que les baleiniers, qui, chaque année, se rendent au détroit de Behring, rapporteraient de ses nouvelles en revenant des parages où *la Jeannette* avait été aperçue pour la dernière fois.

Toutefois, le gouvernement ne voulut pas s'en remettre complétement à cette source d'informations. Connaissant les habitudes des baleiniers, il savait qu'on pouvait peu

compter sur eux pour faire la moindre recherche qui les aurait détournés de leur lieu de pêche et peut-être forcés d'aborder sur des terres d'un accès difficile. Il jugea donc prudent d'envoyer le capitaine Hooper, commandant du *Corwin*, à la Terre de Wrangell, pour visiter les cairns que de Long avait dû y construire. Le *Corwin*, dont nous aurons bientôt l'occasion de parler de nouveau, était un navire appartenant à la marine de l'État, chargé par le gouvernement de croiser sur les côtes de l'Alaska, pour empêcher l'introduction du whisky et des armes à feu dans l'étendue de ce territoire et sur les îles voisines appartenant aux États-Unis.

Aussitôt chargé de cette mission, le capitaine Hooper mit le cap sur la Terre de Wrangel; mais là, il rencontra des difficultés que ni son énergie ni son courage ne purent lui faire surmonter; à cinq reprises différentes, il tenta d'aborder; mais, à chaque fois il dut y renoncer vu l'état de la mer et de la banquise contre laquelle il venait se heurter. Il revint donc à San Francisco sans aucune nouvelle de *la Jeannette*. Les baleiniers restèrent aussi successivement à leurs ports d'attache, mais pas un n'était à même de fournir le moindre renseignement sur l'expédition au pôle nord.

Après cette campagne la question de la recherche de *la Jeannette* n'avait pas avancé d'un pas.

Cette absence absolue de nouvelles commença à susciter quelques appréhensions; au reste les nouvelles apportées de l'Arctique étaient loin d'être rassurantes, on s'étonnait qu'un aussi grand nombre de navires eussent pu

visiter les parages de la Terre de Wrangell sans trouver le moindre indice du passage de de Long et de ses compagnons, quand on tenait pour certain qu'ils avaient dû aborder sur terre, puisque de Long disait, dans des lettres écrites à sa femme avant son départ :

« Alors, si la saison est encore favorable pour avancer vers le nord, j'irai à la Terre de Kellett (Wrangell), dont je suivrai la côte orientale aussi loin que possible.

» Si la position de Nordenskjold n'inspire aucune inquiétude et que j'apprenne qu'il n'est pas nécessaire pour nous d'aller à la baie Saint-Laurent, je pousserai immédiatement à travers le détroit de Behring et me dirigerai de suite vers la Terre de Kellett. Je suivrai, aussi loin qu'il me sera possible, la côte orientale, afin d'atteindre la plus haute latitude où notre navire pourra arriver avant de prendre mes quartiers d'hiver.

» Si rien ne vient entraver notre marche, je me bornerai à toucher à la pointe méridionale de la Terre de Kellett, où je construirai un cairn sous lequel je déposerai une relation de notre voyage jusqu'à la date à laquelle nous serons arrivés. Mon intention est d'en faire autant tous les vingt-cinq milles marins et de donner les renseignements utiles pour faire connaître les progrès de notre marche. Mais si nous venions à rencontrer des obstacles sur notre route, nos descentes à terre seraient plus fréquentes et les cairns plus nombreux. Toutefois, comme nous ignorons quelles difficultés peuvent nous attendre, il est impossible de tracer d'avance un plan défini de nos opérations.

» Comme peut-être, dans le courant de l'année prochaine, on enverra un navire à notre recherche, je dois, pour lui faciliter la tâche vous donner des indications générales sur le plan de campagne que je compte suivre si nous parvenons à trouver, sur la côte de la Terre de Kellett, un port convenable pour y établir nos quartiers d'hiver. Je ferai, pendant l'automne prochain et le printemps suivant, tous mes efforts pour remonter aussi loin que possible vers le nord, avec les traîneaux; et pendant l'été 1880, dès que l'état des glaces me le permettra, je prendrai la route du pôle avec mon navire pour aller hiverner... où Dieu nous conduira. Mais si, au contraire, notre mauvaise fortune voulait que nous ne rencontrassions point de port, et qu'il nous fallût passer l'hiver au milieu des glaces, nul ne peut dire où nous serons dans un an, ni où on devra nous chercher.

» Dans le cas où quelque désastre vindrait à fondre sur sur notre navire, nous opérerions notre retraite vers les établissements de la côte de Sibérie, ou vers les lieux habités par les tribus du cap oriental, où nous attendrions une occasion propice pour retourner à notre dépôt de Saint-Michel.

» Si on envoie un navire uniquement pour obtenir de nos nouvelles, qu'il aille en chercher sur les côtes de la Terre de Kellett et sur celles de l'île Hérald; au contraire, s'il avait pour mission de nous suivre, il pourra, après avoir trouvé les dernières notes laissées par nous sur ces côtes, tenir pour certain, à moins d'un avis opposé, que nous avons été entraînés à l'est. Or, si malgré mes efforts pour mar-

cher droit au nord je m'aperçois que nous sommes emportés dans la direction de l'est, j'essayerai de gagner l'Atlantique en tournant la pointe septentrionale du Groënland, si nous sommes arrivés à une latitude assez élevée; dans le cas contraire, je prendrai la voie du détroit de Lancastre pour venir déboucher dans la baie de Melville. »

Les indications contenues dans ces lettres étaient assez précises. De Long voulait aborder à la Terre de Wrangell : mais l'avait-il pu ? N'avait-il pas, comme il semblait le craindre lui-même, été pris au milieu des glaces ? Les deux champs de glace signalés par le capitaine de la *Sea Breeze* ne s'étaient-ils pas refermés sur lui et ne le tenaient-ils point emprisonné, l'emportant dans une direction inconnue ? Telles étaient les questions que s'adressaient ses amis et ceux de ses compagnons, ainsi que toute personne qui s'intéressait à l'expédition. D'ailleurs n'avait-il pas, pour ainsi dire, exprimé le désir qu'on envoyât un navire à sa recherche ?

D'un autre côté, le souvenir de Franklin et de ses infortunés compagnons, ainsi que l'histoire plus récente du *Tegethoff*, étaient encore trop présents à la mémoire de tous pour qu'on restât plus longtemps inactif. Comme l'enthousiasme, la crainte est contagieuse, et la crainte de quelques individus isolés d'abord, s'empara du public en général. Les sociétés scientifiques s'émurent à leur tour et résolurent de s'adresser au gouvernement pour obtenir l'envoi d'un navire à la recherche de *la Jeannette* et de son équipage.

Ce fut la Société de géographie qui en prit l'initiative. A la suite d'un vote émis à l'unanimité par le conseil, son président, M. Daily, fut chargé de présenter une adresse au président des États-Unis, pour demander la présentation aux Chambres d'un projet de loi autorisant le secrétaire de la marine à envoyer un navire de l'État à la recherche de *la Jeannette*, et lui accordant les fonds nécessaires pour couvrir les frais de l'expédition.

« Il est vrai, dit en substance cette adresse, que *la Jeannette* est la propriété de M. Bennett ; elle a été achetée et approvisionnée à ses frais ; mais, du jour où le Congrès a autorisé le secrétaire de la marine à en prendre charge et à lui donner un équipage choisi parmi les officiers et les matelots de la marine de l'État, ce navire doit être assimilé aux autres navires de l'État. Or, qui se permettrait de supposer, si un de nos navires de guerre était dans une position périlleuse, que le secrétaire de la marine pût hésiter un seul instant à employer tous les moyens en son pouvoir pour lui porter secours ? Eh bien, *la Jeannette* est peut-être en danger. Avant de partir, ce navire avait été, à la vérité, renforcé de façon à pouvoir résister à la pression des glaces ; son équipage avait été approvisionné de trois ans de vivres, de vêtements, de fourrures, d'une tente de pont, où il pouvait se mettre à l'abri tout en respirant l'air pur ; mais *la Jeannette* ne pouvait porter que cent tonnes de charbon, et la consommation journalière d'un steamer est d'environ huit tonnes. Le lieutenant de Long a renouvelé, il est vrai, sa provision à Saint-Michel, dans l'Alaska, et pouvait, après avoir

traversé le détroit de Behring, en faire autant au cap Beaufort, où se trouve un gisement d'excellent charbon qu'il connaissait. Mais, a-t-il pu le faire? En outre, si ses approvisionnements étaient au complet et d'excellente qualité au départ, il n'en a pas été de même partout : les chiens qu'il a pris à Saint-Michel étaient d'une qualité inférieure, d'après M. Yvan Petroff, et les traîneaux construits en Californie, qu'il a emportés avec lui, étaient loin de valoir les *nartas* des Russes. J'ajouterai même, d'après la même personne, qu'à Saint-Michel on considérait l'équipement de l'expédition comme fort loin de correspondre aux difficultés qu'elle devait rencontrer dans l'Arctique. En vain nous opposerait-on les rapports faits par quelques baleiniers sur l'état des mers arctiques à la fin de 1879, qui, à leur avis, était favorable au lieutenant de Long et au succès de l'expédition. Ces rapports ne reposent que sur de simples appréciations, et l'expérience du passé nous force à nous défier des conjectures en tout ce qui concerne les voyages d'explorations polaires : le gouvernement ne peut s'y arrêter, ni baser ses décisions sur des hypothèses qui ont souvent été démenties par les événements. Malgré l'espérance qu'on peut conserver, de voir le lieutenant de Long revenir dans le cours de l'été prochain, on doit, à tout prix, éviter le risque de le laisser passer un troisième hiver dans l'Arctique ; car, pour quiconque connaît les mers polaires, un troisième hiver passé dans les glaces équivaut à un arrêt de mort. Non-seulement l'invasion du scorbut est alors à craindre, mais l'étiolement physique et la prostration

morale deviennent tels, que les malheureux qui y seraient exposés se trouveraient dans l'impossibilité d'opérer leur retraite, soit par terre, soit par mer.

» Nous prions donc le gouvernement de ne pas imiter l'exemple que lui a donné le gouvernement anglais, quand il s'est agi de Franklin. Il est probable, en effet, que si un navire se fût porté au secours de l'*Erebus* et de la *Terror*, dès que sir Ross en fit la demande, les débris de cette malheureuse expédition eussent été sauvés. Mais le gouvernement anglais, se reposant sur le fait qu'aucun désastre n'était survenu, depuis de longues années, aux nombreux vaisseaux qui avaient fréquenté les mers arctiques, et sachant que les deux navires étaient approvisionnés pour trois ans, attendit presque l'expiration de ce délai. Aussi, quand arrivèrent les secours qu'il expédia, Franklin était mort ; les deux navires avaient été abandonnés, et les cent neuf hommes qui avaient survécu à leur chef, après avoir tenté de s'ouvrir un chemin à travers les déserts de neige, sous la conduite du capitaine Crozier, étaient morts aussi. »

L'élan était donné. D'autres compagnies savantes, imitant l'exemple de la Société de géographie, adressèrent des pétitions aux Chambres et au gouvernement. Celui-ci, de son côté, ne resta pas inactif ; sur la demande du président Garfield, un projet de loi fut présenté aux Chambres, et, à l'unanimité presque absolue, et sans autres discussions que des discussions de forme, un crédit de 175,000 dollars fut voté pour l'achat et l'équipement d'un navire. Quelque temps plus tard, un second

crédit de 25,000 dollars fut voté pour l'appropriation d'un navire de l'État, qu'on destinait à aller croiser sur la limite des glaces, entre le Groënland et le Spitzberg. En outre, le *Corwin*, que nous avons déjà vu, en 1880, faire de vaines tentatives pour aborder à la Terre de Wrangell, reçut l'ordre de recommencer ses recherches dans les mêmes parages. Enfin, deux autres expéditions, qui, à la vérité, n'avaient pas pour objectif principal de retrouver *la Jeannette* ou les gens de son équipage, mais fonder des stations météorologiques dans l'extrême nord, furent chargées d'opérer des reconnaissances dans le voisinage des points où elles s'établiraient, et aussi loin que le permettraient les moyens dont elles pourraient disposer. La première, sous les ordres du lieutenant Greely, devait aller s'installer à la baie de lady Francklin, sur le détroit de Smith; tandis que la seconde, commandée par le lieutenant Ray, était destinée au cap Barrow, au nord de l'Alaska.

Ce furent donc cinq expéditions que le gouvernement des États-Unis mit sur pied, et qui, dans l'espace de deux ou trois mois, quittèrent les bords du Pacifique ou de l'Atlantique, pour se mettre à la recherche de *la Jeannette*. Nous n'entrerons naturellement point dans de grands détails sur chacune d'elles, bien que toutes mériteraient, à plus d'un titre, les honneurs d'une relation particulière. Nous passerons même sous silence les deux dernières, qui, comme nous l'avons dit, n'étaient pas, à proprement parler, des expéditions de recherches, mais nous reprendrons, dans leur ordre chronologique, d'après

la date de leur départ, les trois premières, pour en dire quelques mots.

Comme on pouvait le deviner, le *Corwin*, spécialement construit pour naviguer dans les mers polaires, fut le premier prêt. Il partit de San Francisco le 1er mai 1881, et, le 27 du même mois, jeta l'ancre dans le port d'Illioulouk, à Oonalachka. Ne prenant que le temps nécessaire pour renouveler son charbon et compléter ses autres provisions, il en repartit presque aussitôt pour la baie Saint-Laurent, traversa le détroit de Behring. Là, il débarqua une petite troupe au cap Serdze-Kamea, sous les ordres du lieutenant Herring, avec mission d'explorer la côte jusqu'à Tapkau, avec des traîneaux attelés de chiens, qu'on s'était procurés en passant le long de la côte d'Amérique. Le commandant du *Corwin* retourna ensuite sur la côte d'Amérique, d'où il revint peu après reprendre le lieutenant Herring et ses compagnons, pour se rendre à l'île Herald. Quittant cette île presque aussitôt, il mit le cap sur la Terre de Wrangell, où il finit par aborder, le 12 août 1881, après maintes difficultés. C'est donc à lui que revient l'honneur d'avoir, le premier, mis le pied sur cette terre, qui joue un si grand rôle dans tout le cours de cette histoire, et d'en avoir exploré la partie la plus méridionale ; car on ne peut guère reconnaître à Kellett l'honneur de l'avoir devancé, puisque celui-ci, après y être descendu, renonça à gravir la barrière de falaises qui s'élevait devant lui. Après avoir pris possession de cette terre au nom des États-Unis, et avoir cherché en vain des traces de *la Jeannette*, le capitaine Hooper, sans

aborder une seconde fois à l'île Herald, comme il se l'était proposé, retourna à bord du *Corwin* pour se rendre au cap Barrow, où l'appelaient les nécessités de son service. Revenant ensuite, après avoir sauvé une partie de l'équipage de Daniel Webster, qui s'était trouvé pris dans les glaces, il tenta d'aborder une seconde fois, le 30 août, à la Terre de Wrangell, où il espérait rencontrer le *Rodgers;* mais des tempêtes accompagnées de brouillard, qui se succédèrent le 30, le 31, et les 1er, 2, 3 et 4 septembre, le forcèrent à abandonner ce projet. Il reprit donc le chemin de Saint-Michel, d'où il partit le 14 septembre, pour revenir à San Francisco, et arriver dans ce port le 21 octobre.

Le *Rodgers* dont nous venons de parler, était le navire pour l'achat et l'équipement duquel les Chambres américaines avaient voté un crédit de 175,000 dollars. Ce fut aussi celui dont le voyage eut les résultats les plus importants. Originairement, il avait été construit pour la pêche à la baleine et avait été acheté par le gouvernement américain dans le but spécial de l'envoyer à la recherche de *la Jeannette* et des équipages du *Mount-Wollaston* et du *Vigilant*, les deux baleiniers disparus dont nous avons déjà parlé. Aussitôt après avoir subi à Mare-Island les réparations nécessaires et avoir été approprié pour l'usage auquel on le destinait, le *Rodgers,* commandé par le lieutenant Berry, quitta le port de San Fancisco le 16 juin 1881. Il se rendit d'abord à Petropaulowsk, sur la côte du Kamtchatka. Là, il rencontra le *Strelock*, navire de guerre russe, dont le capitaine Livrau se mit à la dis-

position du lieutenant Berry, son commandant, pour lui fournir tout ce qui pouvait lui manquer, et lui annonça que la veille il avait reçu de son propre gouvernement l'ordre de l'aider par tous les moyens en son pouvoir ; il devait lui-même faire des recherches le long de la côte de Sibérie, et aller aussi loin que les exigences de son service et la sûreté de son navire le permettraient.

Le lieutenant Berry profita de son séjour à Petropaulowsk pour se procurer plusieurs attelages de chiens et des traîneaux, puis reprit la mer pour se rendre à la baie Saint-Laurent.

C'est de ce point que le 11 août il partit définitivement pour l'Océan Arctique. Deux mois s'écoulèrent sans que personne sût au juste sa position. Enfin, au bout de ce laps de temps, il rencontra un navire baleinier, le *Belvidere* auquel il confia ses dépêches. Mais ce ne fut le 7 novembre seulement, quand ce dernier arriva à San Francisco, qu'on apprit que le lieutenant Berry s'était assuré que la Terre de Wrangell était une île et en avait fait faire le tour.

On apprit aussi par les lettres apportées par le *Belvidere* ce que le lieutenant Berry avait fait depuis son arrivée dans l'Océan glacial. En quittant le détroit de Behring, il s'était rendu au cap Serdze-Kamea, où devait l'attendre le *Strelock;* mais n'y rencontrant point ce navire il s'était immédiatement dirigé sur l'île Herald où il était arrivé le 24 août. Après des recherches minutieuses, n'y ayant rencontré aucun des cairns, que le capitaine de Long avait promis d'y laisser, il y avait déposé lui-même une lettre dans un cairn qu'il avait construit, pour attester

son passage, et pris le chemin de la Terre de Wrangell. La traversée avait été difficile : le *Rodgers* avait dû se frayer un chemin à travers des glaces brisées, pendant une douzaine de milles. Enfin, arrivé près de l'extrémité méridionale, il avait rencontré un port commode où il était entré. De là les explorateurs étaient partis en différentes directions : les uns étaient remontés au nord en suivant la côte orientale, sous la direction de maître H. S. Waring; les seconds commandés par l'enseigne de vaisseau Hunt, avaient longé d'abord la côte médionale et avaient ensuite remonté la côte occidentale aussi loin que possible; enfin le lieutenant Berry, à la tête des troisièmes s'était enfoncé à l'intérieur des terres où il était arrivé au pied d'une haute montagne qu'il avait gravie jusqu'à son sommet, élevé de 2,500 pieds. De ce lieu élevé on découvrait la mer sur tous les points de l'horizon, sauf à l'ouest-sud-ouest, où une chaîne de hautes montagnes, interceptant la vue, semblait terminer la terre de ce côté.

Maître Waring après avoir rencontré la côte orientale, pendant un certain nombre de milles, avait trouvé que celle-ci s'infléchissait à l'ouest et l'avait suivie dans cette direction, mais s'était trouvé subitement emprisonné par les glaces. Après trois jours d'attente il avait dû se décider à abandonner son embarcation, pour revenir par terre au point où le navire était à l'ancre. Plus heureux l'enseigne Hunt, avait contourné la pointe sud, et remontant la côte occidentale ne s'était arrêté que devant le banc de glace qui tenait bloqués Waring et ses compagnons, dont

il avait aperçu la situation sans pouvoir parvenir jusqu'à eux. La Terre de Wrangell n'était donc qu'une île, et une île de peu d'importance, dont on avait fait le tour. C'était là une découverte importante, mais, néanmoins, le but principal de l'expédition n'était point atteint, car aucun des trois groupes n'avait trouvé les cairns annoncés par de Long, ni aucun vestige de l'expédition de *la Jeannette*, car la seule trace que cette île eût été jamais visitée était le cairn construit par le capitaine Hooper, le 11 août précédent.

Trompé dans ses espérances, le lieutenant Berry avait résolu de pousser ses recherches plus au nord pour y découvrir une terre dont les baleiniers lui avaient affirmé l'existence. Il était donc remonté jusqu'au 73° 44′ de latitude nord, mais s'était toujours heurté à la nappe de glace, à l'est aussi bien qu'à l'ouest, sans rien découvrir. Voyant alors l'inutilité de ses tentatives réitérées, il avait repris la direction du sud. Ayant abordé une seconde fois à l'île Herald, il en était reparti pour explorer la côte septentrionale de la Sibérie, d'où il était retourné à la baie de Saint-Laurent, après avoir débarqué quelques-uns de ses gens dans une île voisine du cap Serdze-Kamea. Ceux-ci devaient, avec les chiens et les traîneaux qu'il leur laissa, pousser leurs explorations par terre jusqu'au cap Jakan. Arrivé à la baie Saint-Laurent, il s'était occupé d'établir son navire dans les quartiers d'hiver, d'où il espérait reprendre ses recherches l'année suivante.

Mais qu'on nous permette ici d'anticiper un peu sur les faits et de dire que la campagne du *Rodgers* devait finir

par une catastrophe, car ce navire brûla au milieu des glaces le 30 novembre suivant.

Pendant que le *Corwin* et le *Rodgers* faisaient ainsi de vains efforts au nord du détroit de Behring pour retrouver leurs compatriotes disparus, *l'Alliance* croisait dans les parages du Spitzberg.

Ce navire, qui appartenait à la marine militaire des États-Unis, était parti d'un des ports de l'Atlantique le même jour que le *Rodgers* quittait San Francisco sur le Pacifique, c'est-à-dire le 16 juin. Avant de se rendre directement sur le lieu de sa croisière, il fit escale à Saint-Jean-de-Terre-Neuve, d'où il partit pour Reikjavik, sur la côte méridionale de l'Islande. Le capitaine Wadleigh, qui le commandait, espérait trouver dans cette île des pilotes norwégiens qui pourraient le conduire à Hammerfest, au nord de leur pays, où il devait s'arrêter avant de gagner le Spitzberg. Trompé dans cette espérance, il quitta l'Islande aussitôt et prit le chemin d'Hammerfest, où il arriva le 25 juillet. Ayant trouvé dans cette ville le pilote des glaces qu'il cherchait, il appareilla, aussitôt ses derniers préparatifs terminés, pour la côte du Spitzberg, et le 24 août, il était à Green-Habor. Nous n'entreprendrons point de le suivre dans les différentes allées et venues qu'il opéra le long des côtes de cet archipel; qu'il nous suffise de dire que *l'Alliance* dépassa le 80° nord, atteignant ainsi un degré de latitude que deux navires seulement ont dépassé; mais ce qui est plus suprenant, c'est qu'elle ait pu le faire sans aucun des appareils protecteurs dont sont toujours munis les vaisseaux qui doivent affronter le choc des

Au moment où le canot s'éloigna, trois hurrahs furent poussés!... (T. I, Ch. IX.)

glaces. *L'Alliance*, en effet, n'avait reçu son ordre de départ que dix jours avant d'appareiller.

Après un voyage de quatre mois et demi elle rentrait à Halifax, le 1er novembre, sans avoir obtenu plus de succès relativement à *la Jeannette* que le *Corwin* et le *Rodgers* et que les deux autres expéditions dont nous avons parlé antérieurement.

Avant de quitter *l'Alliance*, nous croyons utile d'expliquer la théorie sur laquelle s'est appuyé, pour l'envoyer dans les parages du Spitzberg, le comité institué pour étudier les moyens les plus propres pour faire parvenir sûrement des secours à *la Jeannette*, théorie qui, jusqu'ici, n'a point été rendue publique par le moyen de la presse : — Au moment du départ de *l'Alliance* la théorie de Petermann n'avait point encore été renversée par les découvertes du lieutenant Berry et l'on se disait : si de Long a débarqué sur la Terre de Wrangell et continué en traîneau sa route vers le pôle, pour revenir il a eu deux voies ouvertes devant lui : le détroit de Smith et le Spitzberg, sur lesquelles il est assuré, ou du moins il a plus de chance de rencontrer des baleiniers et des chasseurs de morses, qu'en revenant à la pointe méridionale de la Terre de Wrangell; car c'est le seul point de cette dernière terre où il peut espérer rencontrer des baleiniers pour revenir avec eux par le Pacifique. Mais ce point est éloigné de onze cents milles du pôle, tandis que l'extrémité septentrionale du Spitzberg n'en est qu'à cinq cent quatre-vingt-cinq environ. En admettant qu'après avoir quitté son navire il ait gagné le pôle avec ses traîneaux,

sa route scientifique a été celle du Spitzberg. Tels sont les motifs qui ont fait envoyer l'*Alliance* dans cette direction. Et si le voyage de ce navire n'a pas eu d'autres résultats, il a prouvé du moins que de Long n'avait pas pris cette route, et mis fin à une source de nombreuses conjectures.

D'après ce qui précède, jamais plan de secours n'avait été combiné sur une aussi vaste échelle; néanmoins, on ne s'en était pas tenu là. Le secrétaire de la marine des États-Unis, voulant qu'aucun point de la circonférence du cercle arctique ne demeurât inexploré et comptant avec raison sur le bon vouloir de la Russie, dont le vaste empire borde près d'un tiers de l'Océan glacial, avait, à la date du 28 mai 1881, télégraphié au ministre américain à Saint-Pétersbourg :

« Priez gouvernement russe d'inviter tous les navires portant son pavillon et visitant les côtes de la Sibérie de vouloir bien veiller sur le steamer *la Jeannette*, équipé pour une exploration arctique par la munificence de M. James Gordon Bennett. Bien qu'on n'ait encore signalé aucun désastre arrivé à ce navire, notre gouvernement croit prendre une sage précaution en provoquant l'attention de gouvernements amis, à son sujet.

» BLAINE, secrétaire de la marine. »

Mais le peuple américain n'était pas seul à s'intéresser au salut de la phalange héroïque partie à bord de *la Jeannette*. En effet, comme pour associer le nom de l'Angleterre à celui de l'Amérique, qui déjà s'étaient donné la main

dans une autre circonstance semblable demeurée célèbre, M. Leigh Smith, le hardi explorateur de la Terre de François-Joseph, avait aussi promis son concours. En 1880, M. Leigh Smith, avec son yacht de 360 tonneaux l'*Eira*, avait réussi, le premier après Payer et Weyprecht, à toucher à cette vaste terre encore inconnue en 1873, et, après en avoir exploré les côtes sur une centaine de milles, était revenu en Angleterre.

Au mois de juin 1881, il était reparti pour continuer son œuvre, se chargeant, en même temps, de faire tout ce qui serait en son pouvoir pour découvrir des traces de *la Jeannette* et sauver son équipage, si celui-ci avait abordé sur la Terre de François-Joseph.

Pendant longtemps, on a pu se demander s'il ne faudrait point ajouter le nom de M. Smith au martyrologe des explorations arctiques. On savait qu'il n'avait emporté que pour quatorze mois de vivres, et ce laps de temps était écoulé, quand, au mois d'août dernier, M. Smith avec son équipage a été rencontré par le *Hope*, envoyé à sa recherche. Quant à l'*Eira*, elle avait subi le sort du *Tegethoff* et tant d'autres. Elle avait été écrasée par les glaces l'année précédente.

Enfin, en terminant, citons encore le *Barentz*, que le gouvernement hollandais envoie depuis quelques années pour étudier le mouvement et l'état des glaces dans la partie de l'Océan glacial, qui s'étend de la Nouvelle-Zemble, à l'est, au Spitzberg, à l'ouest, et à la Terre de François-Joseph, au nord, et qu'on désigne aussi sous le nom de mer de Barentz. Au moment de partir, le commandant

de ce navire avait aussi reçu pour instruction de recueillir tous les renseignements et tous les indices de nature à le mettre sur les traces de *la Jeannette*.

Malgré cet immense déploiement de moyens, la question de *la Jeannette* restait à peu près aussi avancée pendant l'automne 1881 qu'au commencement de la même année.

A la vérité, on racontait que des Esquimaux prétendaient avoir vu quatre hommes blancs se diriger vers l'embouchure de la rivière Mackenzie, mais l'exactitude de ce fait était révoquée en doute.

En outre, on avait reçu, au *New-York Herald*, une dépêche du bureau de ce journal, à Londres, ainsi conçue :

« Londres, 14 octobre, 2 heures matin.

» Je viens de recevoir un télégramme du professeur Nordenskjold daté de cette nuit et ainsi conçu :

« Capitaine Johanneser, commandant la *Léna* pendant l'expédition Nordenskjold, vient d'arriver à Yakoutsk. Il rapporte qu'un Yakoute du village de Boulouni raconte avoir vu, le 13 septembre 1879 (nouveau style), un steamer à l'embouchure de la Léna. On suppose que c'est *la Jeannette*.

» Le steamer *Louise*, arrivé le 19 septembre à Tromso, rapporte que les Samoyèdes de l'embouchure de l'Yenisséi ont trouvé, pendant l'hiver dernier, les cadavres de deux Européens, ayant une bouteille de whisky. Cette nouvelle mérite attention, vu qu'on ne signale la perte d'aucun navire européen, dans ces parages, pendant le cours de l'année dernière.

» NORDENSKJOLD. »

Le télégramme de Londres ajoute :

« Ceci est la copie exacte du télégramme dans lequel l'année 1879 est nettement indiquée. »

Malgré sa précision, et le nom du professeur Nordenskjold apposé au bas, ce télégramme n'inspira guère plus de confiance que les rumeurs qui circulaient parmi les Esquimaux. Il donna naissance à un plan de secours combiné avec une rare sagacité par un jeune officier de la marine danoise, le lieutenant de vaisseau Hogaard. (1)

Pour défendre son plan, résultat de l'induction et du raisonnement, le lieutenant Hogaard disait :

« Puisqu'un Yakoute prétend avoir vu la fumée d'un steamer en face de l'embouchure de la Léna, cette fumée doit être celle de *la Jeannette*, si cet homme dit la vérité. Certes, il n'est point inadmissible que de Long, après avoir essayé en vain de remonter au nord, le long des côtes orientales et occidentales de la Terre de Wrangell, se soit décidé à pousser de plus en plus à l'ouest. En second lieu, on retrouve des traces de l'expédition à l'embouchure de l'Yenisséi, où des Samoyèdes prétendent avoir trouvé les cadavres de deux Européens, ayant une bouteille de whisky. Si ce second fait est vrai, nous avons là une autre trace certaine de *la Jeannette*, et, dans ce cas, je pense que le lieutenant de Long a constamment suivi la côte de Sibérie vers l'ouest, sans pouvoir se frayer un chemin au milieu des champs de glace qui circonscrivent au nord la partie libre des eaux qui l'avoisinent. De cette façon, il

(1) Le lieutenant Hogaard, qui accompagnait Nordenskjold à bord de la *Vega*, est aujourd'hui parti à la tête d'une nouvelle expédition au pôle nord.

est arrivé vers la partie la plus septentrionale de l'Asie. Me rappelant aujourd'hui les paroles qu'un de ses amis prononçait devant moi à Yokohama: — « Ou il atteindra le pôle, ou nous ne le reverrons jamais », — je pense qu'il a dû se tenir le raisonnement suivant: « Jusqu'à présent il m'a été impossible de m'approcher du pôle; si je continue d'aller vers l'ouest, j'arriverai à la Terre de François-Joseph, où les chances ne sont pas meilleures; alors ici ou jamais! » Puis il a mis le cap au nord. La raison qui me fait croire — en me basant sur les deux rumeurs dont je viens de parler et dont je ne veux point garantir l'authenticité — qu'il est venu aussi loin vers l'ouest, c'est la présence de ces deux cadavres à l'embouchure de l'Yenisséi; c'est là une preuve certaine que *la Jeannette* a été écrasée, ou, comme le *Tegethoff*, emprisonnée par les glaces sur la côte de quelque terre polaire inconnue, et qu'une partie au moins de son équipage a tenté de revenir en traîneau vers les régions habitées. Et ces cadavres sont ceux des deux infortunés qui sont allés le plus loin. *Si* la Jeannette *a été abandonnée loin de l'est du cap Tschelioukine, il eût été bien plus naturel d'aller chercher des contrées habitées à l'embouchure de la Léna; c'est pourquoi je pense que si son équipage a pu aborder quelque part, c'est dans le voisinage de cette rivière.* »

L'exposé des motifs qui avaient présidé à la conception du plan du lieutenant Hogaard nous dispense d'entrer dans de longs détails sur ce plan lui-même. Bornons-nous donc à dire que la suite montrera jusqu'à quel point ses prévisions furent justifiées.

A la fin de l'automne 1881, après le retour du *Corwin* et de *l'Alliance* dans leurs ports respectifs, aucune nouvelle précise de *la Jeannette* n'avait encore franchi les limites du monde civilisé; les recherches étaient donc pour ainsi dire à recommencer et à recommencer sur un plus vaste plan encore: Le *Rodgers* était resté à la baie Saint-Laurent, prêt à repartir pour le nord, dès la rupture des glaces; le lieutenant Ray et le lieutenant Greely veillaient, de leur côté, l'un au cap Barrow, l'autre à la baie de Lady Franklin. M. Leigh Smith, avec l'*Eira*, n'était point encore revenu de la Terre François-Joseph, mais entre ces différentes stations existaient de vastes lacunes. Il fallait en compléter le réseau. Les Anglais se souvenant de l'aide que lui avaient fourni les États-Unis pour les recherches de Franklin, proposaient de faire surveiller les abords de la baie d'Hudson et les parages de la rivière Mackenzie; en outre, l'opinion publique, en Angleterre, réclamait du gouvernement de la reine qu'on envoyât à la recherche de l'*Eira* un navire qui pourrait, en même temps, secourir *la Jeannette* ou son équipage. Les États-Unis, de leur côté, se préparaient à équiper un nouveau navire dans le même but. Enfin, le lieutenant Hogaard proposait de mettre à exécution le plan qu'il avait formé, d'explorer le nord de l'Asie jusqu'au cap Tscheliouskine vers l'est, et, au nord, jusques où les glaces lui permettraient d'avancer. Le réseau allait donc être presque complet. Cependant on semblait n'avoir pas pris garde aux dernières paroles prononcées par le lieutenant Hogaard devant la Société Royale de géographie de Londres. « Si *la Jeannette* a été abandon-

née loin de l'est du cap Tscheliouskine, il eût été bien plus naturel d'aller chercher des contrées habitées à l'embouchure de la Léna; c'est pourquoi je pense que si son équipage a pu aborder quelque part, c'est dans le voisinage de cette rivière. » Lui-même, pensant que de Long avait pénétré plus à l'ouest, avait l'intention de ne pas dépasser le cap Tscheliouskine. En Angleterre comme en Amérique, les meetings se succédaient pour activer les préparatifs et étudier les plans de secours, lorsqu'une nouvelle soudaine vint couper court à tout et jeter la joie et l'espérance dans le cœur de ceux qui s'intéressaient au sort des gens de *la Jeannette*.

Le 20 décembre le directeur du *New-York Herald* recevait de Washington la dépêche suivante du secrétaire d'État :

« On vient de recevoir un télégramme ainsi conçu de M. Hoffman, notre chargé d'affaires à Saint-Pétersbourg:

« *Jeannette* écrasée dans les glaces, 11 juin, par 77° de latitude nord et 157° longitude est. Équipage, embarqué sur trois canots, dispersé par vents et brouillards. — Canot n° 3, avec onze hommes, commandé par ingénieur Melville, arrivé embouchure de la Léna le 19 septembre. Canot n° 1, avec capitaine de Long, Dr Ambler et douze matelots, arrivé ensuite à la Léna dans un état pitoyable. — Prompts secours envoyés. — Pas de nouvelles du canot n° 2.

» P.-T. Frelinghuysen,

» Département de l'État. »

Le même jour (20 décembre 1881), le directeur du *New-York Herald* à Londres télégraphiait à New-York :

« Le correspondant du *Central News* à Londres est venu au bureau du *Herald* pour nous remettre une copie d'un télégramme en français ainsi conçu :

« Gouverneur Sibérie orientale annonce bateau polaire américain *Jeannette* trouvé, équipage secouru. »

Aussitôt que le président des États-Unis eut connaissance de la première de ces dépêches, il chargea le secrétaire d'État (ministre de l'intérieur) d'adresser au chargé d'affaires des États-Unis à Saint-Pétersbourg, M. Hoffman, le télégramme suivant :

« Département de l'État.

» Washington, 20 décembre 1881.

» Hoffman, chargé d'affaires, Saint-Pétersbourg.

» Présentez les sincères remercîments du président à toutes les autorités ou personnes qui, par quelque moyen, ont aidé à secourir les infortunés survivants de *la Jeannette*, ou fourni renseignements à notre gouvernement. »

En même temps que ces dépêches arrivaient à New-York, le correspondant du *New-York Herald* à Paris en télégraphiait une autre plus explicite :

« Paris, 20 décembre 1881.

» Notre correspondant de Saint-Pétersbourg nous annonce par le télégraphe que le général Ignatieff a reçu

ce matin la dépêche suivante, que je transcris littéralement :

« Irkoutsk, 19 décembre, 6 h. 25, soir.

» Le gouverneur d'Yakoutsk écrit que le 14 septembre, trois habitants de Hagan-Oulouss-de-Zigane, localité près du cap Barhay, ont découvert un grand canot contenant onze survivants de l'équipage du steamer naufragé *la Jeannette*, au cap Barhay, à 140 verstes au nord du cap Bikoff. Ces gens avaient beaucoup souffert. L'adjoint au chef du district a reçu aussitôt l'ordre de se rendre auprès d'eux, avec un médecin et des médicaments, pour leur donner les soins que réclamaient leur état, et de se mettre à la recherche du reste de l'équipage naufragé. Cinq cents roubles ont été aussitôt mis à sa disposition pour faire face aux dépenses urgentes.

» L'ingénieur Melville a expédié trois dépêches identiques : une au directeur du bureau du *Herald* à Londres; une seconde au secrétaire de la marine à Washington, et une troisième au ministre des États-Unis à Saint-Pétersbourg. Les pauvres malheureux arrivés ici ont tout perdu. L'ingénieur Melville raconte que *la Jeannette* était emprisonnée dans les glaces et fut écrasée par elles le 23 (?) juin, par 77° de latitude nord et 157° de longitude est. L'équipage est parti dans trois bateaux. A cinquante milles de l'embouchure de la Léna, ils se sont perdus de vue mutuellement, pendant une violente tempête et au milieu d'un brouillard intense. Le canot n° 3, sous le commandement de l'ingénieur Melville, est arrivé à l'embouchure du bras oriental de la Léna le 29 sep-

tembre, et fut arrêté par des icebergs près du hameau d'Idolaciro-Idolatre; le 29 octobre, Ninderman et Noros, du canot n° 1, sont aussi arrivés à Bolonenga (Boulouni). Ils apportaient la nouvelle que le lieutenant de Long, le Dr Ambler et une douzaine d'autres naufragés, avaient abordé à l'embouchure la plus septentrionale de la Léna, où ils se trouvent actuellement, dans la plus affreuse détresse. Bon nombre ont les pieds gelés. Des gens sont immédiatement partis de Bolonenga, pour s'occuper activement de retrouver ces malheureux, qui sont en danger de périr. Aucune nouvelle n'a encore été reçue du canot n° 2. Dans sa dépêche à M. Bennett, Melville le prie d'envoyer immédiatement, par télégraphe, de l'argent à Yakoutsk ainsi qu'à Irkoutsk. Je vous prie de demander instamment que 6,000 roubles soient mis de suite à la disposition du gouverneur d'Yakoutsk, afin qu'on puisse aller à la recherche des morts et porter secours et assistance aux autres naufragés, qu'on veut faire venir dans la maison du gouverneur. Là, ils trouveront un médecin qui leur prodiguera tous les soins que la science pourra lui suggérer.

» *Signé :* Président PEDACHENKO.

« *Contre-signé par le ministre de l'intérieur :* OBRESKOFF. »

CHAPITRE IX

Dépêche adressée d'Irkoutsk au bureau du *New-York Herald*, de Londres, le 21 décembre, et signée Melville. — M. Melville demande de l'argent. — Réponse télégraphique de M. Bennett, contenant une dépêche du général Igniatieff annonçant envoi de fonds. — Réponse du secrétaire d'État des États-Unis. — Réponse du secrétaire de la marine. — De tous côtés on envoie de l'argent.

Nouvelle dépêche de M. Bennett. — Où ont été trouvés M. Melville et ses compagnons? — Par qui?

Par quelle route les canots de *la Jeannette* sont-ils arrivés à l'embouchure de la Léna? — La *tundra*. — Fausses nouvelles démenties aussitôt. — Dépêche du général Anoutchine. — Danenhower et Melville reçoivent l'ordre de rester à l'embouchure de la Léna. — Résumé succint du voyage de *la Jeannette*. — Arrivée du canot n° 3 à l'embouchure de la Léna. — Il entre dans un des bras latéraux du fleuve. — Difficultés qu'il rencontre.

Envoi de Kusma à Boulouni. — Nouvelles que ce dernier en rapporte. — M. Melville part pour cette localité. — Il croise en route Bieshoff, le commandant de la place. — Noros et Ninderman. — Ninderman, le héros de l'expédition.

New-York Herald, 22 décembre 1881.

« Londres, 21 décembre, 3 heures matin.

» La dépêche suivante a été reçue ce matin, à minuit 20, au bureau du journal à Londres :

« Irkoutsk, 21 décembre, 2 h. 05, soir.

» *Jeannette* écrasée par les glaces par 77° 15' latitude nord 157° longitude est. Bateaux et traîneaux arrivés heu-

reusement jusqu'à cinquante milles au nord de la Léna, où les bateaux furent séparés par une tempête. La baleinière, commandée par l'ingénieur en chef Melville, entra dans l'embouchure orientale de la Léna le 17 septembre. Elle fut arrêtée par les glaces dans la rivière. Nous trouvâmes un village indigène, et aussitôt que le fleuve fut pris, je me mis en communication avec le commandant de Bolonenga. Le 29 octobre, j'appris que le premier canot, portant le lieutenant de Long, le docteur Ambler et douze autres hommes de l'équipage avait abordé à l'embouchure septentrionale de la Léna. Le commandant de Bolonenga envoya immédiatement du secours aux gens de la baleinière. Nous sommes tous bien. Ninderman et Noros arrivés à Bolonenga le 29 octobre, cherchèrent du secours pour l'équipage du premier canot. Tous ceux qui le composent sont dans une triste condition et en danger de mourir de faim; tous ont cruellement souffert du froid. Le commandant de Bolonenga a dépêché des éclaireurs indigènes et va poursuivre courageusement les recherches jusqu'à ce qu'il les ait trouvés. Encore aucune nouvelle du second canot. Envoyez argent pour besoins urgents à Irkoutsk et à Yakoutsk. Voici la liste des gens qui montent les bateaux:

» *Premier canot* (sauvé).

» Lieutenant George W. DE LONG.
» Dr James M. AMBLER.
» Jérôme J. COLLINS.
» William NINDERMAN.
» Louis NOROS.
» Hans ERICKSON.

» Henry KNACK.
» Adolf DRESSLER.
» Carl GORTZ.
» Walter LEE.
» Nelse IVERSON.
» George BOYD.
» ALEXIS.
» Ah SAM.

» *Second canot* (manquant).

» Lieutenant Charles W. CHIPP.
» Captain William DUNBAR.
» Alfred SWEETMAN.
» Henry WARREN.
» Peter JOHNSON.
» Edward STAR.
» SHAWELL.
» Albert KUEHNE.

» *Baleinière* (sauvée).

» Ingénieur George W. MELVILLE.
» Lieutenant J.-W. DANENHOWER.
» Jack COLE.
» James BARTLETT.
» Raymond NEWCOMB.
» Herbert LEACH.
» George LANDERTACK.
» Henry WILSON.
» MANSON.
» ANEQUIN.
» Long SING.

» *Signé :* MELVILLE. »

Cette dépêche ne resta pas longtemps sans réponse. De tous côtés, à Saint-Pétersbourg, à Washington et à Paris, on semblait rivaliser d'ardeur pour porter secours aux naufragés, et les dépêches se succédaient rapidement.

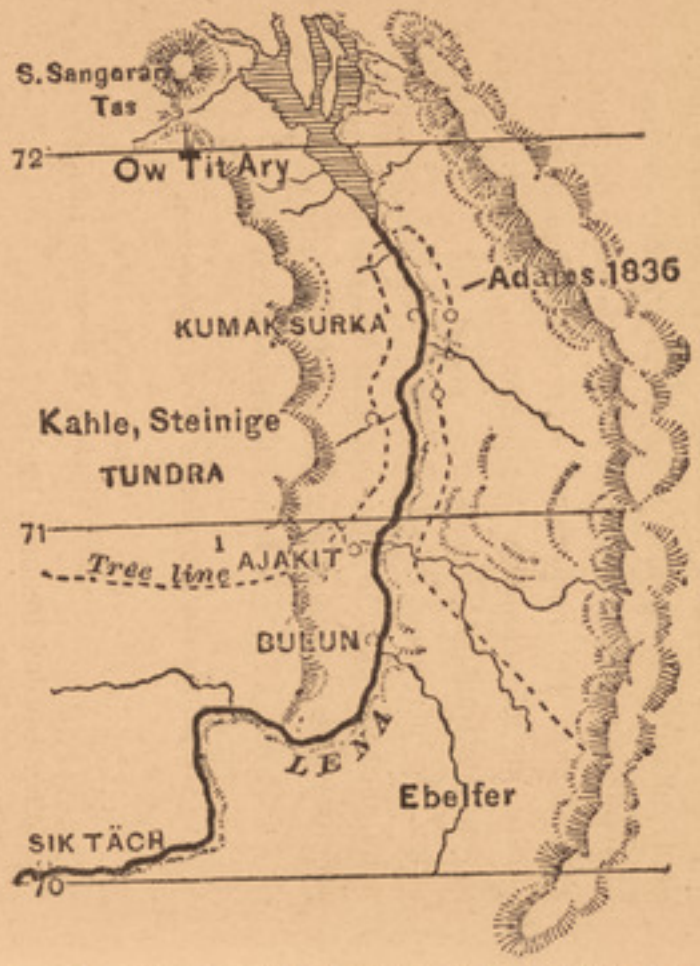
Celle de Melville était datée du 21 décembre, 2. h. 05,

à Irkoutsk; le même jour, M. Bennett télégraphiait de Paris, à M. Frelinghuysen, secrétaire d'État à Washington :

« A la réception du télégramme de mon correspondant de Saint-Pétersbourg, m'apportant les premières nouvelles de *la Jeannette* et m'annonçant qu'une somme de 6,000 roubles était nécessaire, j'ai expédié télégraphiquement cette somme, par l'entremise de MM. de Rothschild, au général Ignatieff, à Saint-Pétersbourg, en le priant de tirer sur moi pour toutes autres sommes qui seraient jugées nécessaires afin d'assurer le salut et le bien-être de de Long et de ses compagnons. — J'ai reçu aujourd'hui le télégramme suivant du général Ignatieff : — « Je me suis hâté de communiquer à votre correspondant les nouvelles reçues d'Irkoutsk. J'ai donné ordre au gouverneur de prendre les mesures les plus promptes pour qu'on porte secours à l'équipage naufragé ; en même temps je l'ai autorisé à faire toutes les dépenses nécessaires, dont je lui ai promis le remboursement.

» IGNATIEFF. »

« Vous pouvez voir, par cette dépêche, que le gouvernement russe fait tout ce qui est en son pouvoir pour assurer le salut et le prompt retour du capitaine de Long et de ses hommes. Si vous, ou le secrétaire de la marine, avez quelques instructions à me donner, je ferai mon possible pour les suivre. J'ai l'intention d'envoyer un correspondant spécial au-devant des naufragés, qui prendra la route que ceux-ci doivent suivre pour venir ici. Comme il s'écoulera quelques jours avant son départ, peut-être



Carte de la Basse-Lena, remise par de Long à Noros et Ninderman, pour les diriger dans leur voyage. (T. I, Ch. X.)

vous ou le secrétaire de la marine, désirerez-vous profiter de l'occasion pour envoyer aux gens de l'équipage des lettres de leurs parents et de leurs amis.

» Mon correspondant de Saint-Pétersbourg me télégraphie que la distance à parcourir, pour arriver au lieu où se trouvent les naufragés, est de 4,000 milles ; distance que, seul, un voyageur muni d'un *papier de faveur*, mettrait au moins un mois à franchir. J'apprends aussi de Saint-Pétersbourg que l'empereur a personnellement donné l'ordre que les vêtements, les provisions, l'argent ou les moyens de transport nécessaires soient mis à la disposition du personnel de *la Jeannette*; ce qui est pour nous une sûre garantie que tout sera mis en œuvre pour procurer aide et confort aux gens de l'équipage.

» James GORDON BENNETT. »

Réponse du secrétaire Frelinghuysen.

« Département de l'État.
» Washington, 21 décembre 1881.

» James Gordon Bennett, Paris.

» Télégramme annonçant votre généreuse provision reçu. Avant réception, avais envoyé dépêche suivante à Hoffman :

« Le président désire que vous fassiez provision afin de procurer immédiatement assistance aux officiers et matelots de *la Jeannette* et d'assurer leur retour. Télégraphiez promptement le montant de la somme que vous désirez et il y sera pourvu par le secrétaire de la marine et par moi. Télégraphiez aussi les mesures à prendre par

le gouvernement pour sauver l'équipage du canot manquant.

» FRELINGHUYSEN, secrétaire. »

De son côté, le secrétaire de la marine télégraphiait à M. Melville, à Irkoutsk :

« Faites tous vos efforts et n'épargnez aucune dépense pour assurer le salut du canot n° 2. Faites donner tous les soins aux malades et aux hommes gelés déjà trouvés, et aussitôt que possible faites-les transporter dans un climat plus doux. Département fournira fonds nécessaires. »

Dans ces diverses dépêches, il n'est encore question que des préparatifs de recherches et des moyens d'arriver à rendre celles-ci fructueuses; de tous côtés l'argent nécessaire arrive, et on peut être assuré qu'il ne fera pas défaut. Mais l'action va se suivre de près. M. Bennett télégraphiait, en effet, le 23 décembre, au secrétaire d'État à Washington :

« Paris, 23 décembre 1881.

» Honorable Frederick T. FRELINGHUYSEN,
» Secrétaire d'État, Washington.

» Je viens de recevoir de mon correspondant de Saint-Pétersbourg le télégramme suivant :

« Général Ignatieff a envoyé à Yakoutsk l'ordre de faire partir deux nouvelles expéditions d'explorateurs à la recherche de l'équipage naufragé; il veut que tout soit mis en œuvre pour retrouver le canot n° 2.

» Ainsi qu'on a déjà dit, Melville et les dix hommes

qui l'accompagnent ont été rencontrés par trois Yakoutes. Les Yakoutes sont des nomades d'un caractère doux ; ils sont, en outre, experts dans l'art de soigner les accidents et les maladies, causés par le froid. Les naufragés ne pouvaient donc tomber entre de meilleures mains. On doit, néanmoins, se rappeler que de Barchoï, où ils ont été rencontrés, à Yakoutsk, la distance est de 2,000 verstes, soit environ 1,400 milles, et qu'il n'existe aucun moyen régulier de transport. Vingt jours au moins sont nécessaires pour franchir cette distance. Les gens envoyés à leur secours étant partis depuis trois jours, mettront deux mois environ pour aller les joindre et les ramener à Yakoutsk.

» Il ne faut pas perdre de vue que tout ce qui concerne Melville et ses compagnons est à peu près connu, mais qu'on ne sait absolument rien touchant le sort de de Long et de sa troupe, qui se composait encore de treize personnes après le départ de Ninderman et de Noros. Il faudra beaucoup de temps pour arriver jusqu'à eux dans une contrée dépourvue de chemins. La distance de Yakoutsk à Irkoutsk est de 2,818 verstes. Le service postal établi entre ces deux villes étant fort défectueux, quinze jours au moins seront nécessaires pour transporter vingt-quatre personnes.

» Dans huit jours, le général Tchernaieff, gouverneur d'Yakoutsk — non le général Tchernaieff de Serbie, — recevra du gouvernement, par un courrier extraordinaire, les instructions nécessaires pour envoyer deux expéditions à l'embouchure de la Léna. La ligne télégraphique

s'arrêtant à Irkoutsk, on ne recevra pas avant trois mois de nouvelles directes des naufragés. Le voyage d'Irkoutsk à Saint-Pétersboug devant durer probablement un mois, même en faisant la plus grande diligence, les gens de l'équipage n'arriveront pas dans cette dernière ville avant le mois d'avril, et à New-York avant le mois de mai.

» Telles sont les informations que j'ai reçues jusqu'à ce jour. Si le gouvernement désirait communiquer directement avec les hommes de *la Jeannette*, je prends la liberté de lui faire connaître que le général Anoutchine, gouverneur de la Sibérie orientale, est en ce moment à Saint-Pétersbourg, mais qu'il peut correspondre directement avec le général Pédashenko, qui le remplace pendant son absence. Si je reçois d'autres nouvelles, je vous en informerai à l'instant.

» James Gordon Bennett. »

Laissons un instant, si vous le voulez, l'équipage de *la Jeannette* pour nous demander par quel chemin elle est arrivée à l'embouchure de la Léna, et quelle est le caractère du pays où doit se trouver la troupe de de Long, jusqu'à ce que des nouvelles plus précises nous renseignent exactement à ce sujet.

Une dépêche de Saint-Pétersbourg, datée du 26 décembre, à laquelle nous ajouterons quelques détails, éclairera le lecteur sur ces deux points.

« Pour arriver à l'embouchure de la Léna, dit cette dépêche, les canots de *la Jeannette* ont passé entre la Nouvelle-Sibérie et l'île de Fadievskoï, qui n'est habitée que

pendant l'été. Des peuplades nomades s'y rendent avec leurs traîneaux attelés de chiens et s'en reviennent à la fin de la belle saison. Les canots ont ensuite trouvé sur leur route l'île Petite et l'île de Stolbovoï. La distance entre le lieu où *la Jeannette* a été écrasée par les glaces et l'embouchure de la Léna est d'environ cinq cents milles. L'embouchure de cette rivière est située dans cette partie aride et désolée de la côte septentrionale de la Sibérie à laquelle on a donné le nom de *tundra*.

» La côte septentrionale de la Sibérie entre le cap Chelivuskine et le détroit de Behring, dit M. Kennan, est probablement la partie la plus stérile et la plus inhospitalière de tout l'empire russe. Sur des centaines de milles au sud de l'Océan Arctique, cette région ne forme presque partout que d'immenses steppes inhabitables et impropres à toute espèce de culture. Les Russes la désignent sous le nom de *tundra*. En été, cet espace ne présente à l'œil qu'un immense tapis de lichens gris-brunâtre, saturés d'eau, où le voyageur rencontre difficilement un point solide pour y poser le pied; tandis qu'en hiver ces déserts sont couverts d'un linceul de neige apportée par les vents du pôle et amoncelée en long et minces sillons semblables aux vagues de l'Océan.

» La *tundra* diffère sous maints rapports des autres déserts sans arbres comme sans verdure. D'abord le sol de cette immense zone reste constamment glacé. Pendant l'hiver le sol de la partie qui borde la Léna, depuis Yakoutsk jusqu'à son embouchure, n'est qu'une couche de glace de plusieurs centaines de pieds d'épaisseur et dont la

surface, pendant l'été, a environ vingt ou trente pouces de profondeur. Alors une végétation chétive apparaît sur ce sol dégelé, où elle puise sa nourriture dans la mince couche d'humus que supporte un substratum de glace de cinq ou six cents pieds d'épaisseur et constamment imperméable. Il en résulte qu'à la fonte des neiges, l'eau sature le sol, et, grâce à la lumière continuelle du jour de juin et juillet, la mousse prend un rapide développement. Cette mousse forme alors un coussin souple et flexible où le voyageur qui ose s'y aventurer enfonce jusqu'au genou, sans rencontrer une base solide. C'est ainsi qu'année par année, depuis des siècles, les couches de mousse se succédant et laissant à l'hiver leurs détritus pour alimenter celles qui les suivront, ont fini par former, à la surface de la *tundra* une immense éponge de milliers de milles carrés. Pour les autres végétaux, il en existe peu ou point. Un buisson de groseillers rabougris, une maigre touffe d'herbe des marais, un bouquet de kerovnik, bravant le froid et les tempêtes, apparaîtra peut-être ça et là tranchant, par sa couleur verte, sur la teinte brunâtre du reste de la plaine, mais d'ordinaire, l'œil du voyageur pourra scruter tout l'horizon, sans y rien découvrir que le ciel et la mousse.

» En hiver, cet aspect est bien autrement lugubre; et l'observateur qui pourrait, de la nacelle d'un ballon, plonger son regard sur cette région désolée, s'imaginerait facilement planer au-dessus de la mer glaciale. Rien, en effet, de près comme de loin, ne viendrait lui rappeler qu'il se trouve au-dessus d'un continent, si ce n'est peut-être la blanche silhouette d'une chaîne de montagnes couverte de

neige et stérile, se profilant dans l'espace, ou la ligne sombre et sinueuse de buissons malingres, rabougris, et de pins s'étendant à travers le linceul blanc qui recouvre cette zone d'un point à l'autre de l'horizon, comme pour lui dire que là existe quelque rivière glacée, tributaire de l'Océan Arctique. Pendant cette saison, la *tundra* présente un tableau d'une inexprimable horreur, même en plein midi, quand sa surface, qui ne peut être comparée qu'à celle d'un océan de neige, est balayée par la tempête, et emprunte une teinte rougeâtre aux tristes rayons de soleil, qui émerge à peine au-dessus de l'horizon. On se sent le cœur et l'imagination glacés à l'aspect effrayant et sinistre de ces solitudes incommensurables. Mais pendant a nuit, quand l'œil ne peut plus distinguer les limites vagues et confuses de l'horizon, quand tous les objets n'ont plus que des formes indécises et qu'alors les franges vert-pâle de l'aurore boréale commencent à envahir de leurs replis sinueux tout ce segment de cercle du côté du nord, éclairant de leurs lueurs fantastiques et fugitives l'immense linceul de neige qui enveloppe toute la nature, alors nul ne saurait dépeindre l'horreur des ténèbres et du silence qui règnent dans cette région maudite, ni son aspect de désolation indicible et presque infernale, qui terrifie et cependant fascine l'imagination.

» En toute saison, en toute circonstance, que la *tundra* soit couverte de mousse ou qu'elle soit couverte de neige , la zone qu'elle embrasse semble une véritable terre de malédiction. En été, on dirait que la couche de mousse saturée d'humidité, qui croît sur l'eau qui recouvre le sol,

n'est là que pour recevoir les averses qui tombent par intervalle et la fouettent impitoyablement de leurs ondes glacées jusqu'à ce que, disparaissant, elle fasse place à un manteau de neige. En hiver, les terribles rafales du nord, désignées par les Russes sous le nom de *poorgas*, après avoir balayé les plaines de glace de la mer arctique, viennent aplanir sa surface neigeuse et y creuser de longs sillons, que dans leur souffle impétueux, elles finissent par durcir et polir.

» Tel est le climat et l'aspect de l'immense *tundra* qui borde la mer glaciale et sur laquelle la fortune a jeté les survivants de *la Jeannette*.

» Toute cette côte fut visitée pour la dernière fois et décrite par le lieutenant Pierre Anjou, en 1823. Antérieurement elle avait été explorée, en 1735 et 1736, par le lieutenant Prontschischeff. Elle fut également visitée en 1739, dans la partie la plus septentrionale, par le lieutenant Dimitri Lapteff. L'endroit où les gens du canot n° 3 ont abordé se trouve situé entre le lieu où fut enseveli, en 1735, le lieutenant Lassénius, qui périt là avec ses trente-cinq compagnons, et celui où, pendant l'année 1736, périrent le lieutenant Prontschischeff et sa femme. La distance de ce point à Yakoutsk est de plus d'un millier de milles, qu'il faut parcourir à travers une contrée complétement dépourvue de population. »

Jusqu'au 11 janvier, c'est-à-dire pendant seize jours, on ne reçut plus aucune nouvelle importante de *la Jeannette*.

Cependant, le 9, le *Central News* publiait une dépêche

en français, qu'il avait reçue de son correspondant de Saint-Pétersbourg. Elle était ainsi conçue :

« Irkoutsk, 7-1.

» Soulkowski quitta 28 juillet *Rodgers*, qui partit Terre Herald. Jusque-là étaient ensemble. Baie Providence arriva autre goëlette américaine dont l'équipage raconta avoir vu Herald bateau brisé avec passagers morts, cuillers trouvées avec initiales *Jeannette*. *Rodgers* hivernera Herald, d'où enverra nouvelles par Chine. »

Mais la véracité de cette dépêche fut aussitôt révoquée en doute. Le correspondant du *Herald* à Saint-Pétersbourg télégraphiait le même jour à son journal : — « N'attachez aucune importance aux *canards* expédiés de Saint-Pétersbourg à une agence de nouvelles, relatifs à la prétendue découverte d'un canot contenant des cadavres et quelques cuillers portant les initiales de *la Jeannette*. Cette découverte aurait eu lieu le 10 août. Absolument aucune nouvelle concernant *la Jeannette* n'a été reçue, soit par le gouvernement russe, soit par le général Anoutchine. Ce dernier a télégraphié de nouveau que les détails les plus minimes d'information, au sujet du navire ou des naufragés, lui soient envoyés sans retard. On lui a répondu qu'il avait reçu tout ce qu'on avait pu recueillir de nouvelles jusqu'à ce moment. »

Au reste, aucun renseignement important ne devait arriver de sitôt.

Le 11 janvier, le correspondant, à Saint-Pétersbourg, télégraphiait au *New-York Herald* :

« Les premières nouvelles reçues d'Yakoutsk, depuis

le 20 décembre, sont arrivées ce matin, en réponse aux ordres donnés, soit par l'empereur, soit par le comte Ignatieff, soit par le général Anoutchine. On doit se rappeler que la ligne télégraphique se termine à Irkoutsk, et que, de cette ville à Yakoutsk, la distance est de 2,118 verstes, c'est-à-dire plus de 1,800 milles. C'est donc un voyage de 3,600 milles, aller et retour, qu'il faut faire au milieu des neiges, et qui demande vingt jours.

» Voici ce que le général Anoutchine me transmet par le télégraphe :

« Aucune nouvelle directe de *la Jeannette*. En vertu des instructions que j'ai télégraphiées, les habitants du littoral des gouvernements d'Yakoutsk et d'Yénisséï ont été informés du naufrage et invités à rechercher, avec toute l'activité possible, les naufragés qui n'ont pas encore été trouvés.

» Général ANOUTCHINE. »

A partir de ce moment, une série de dépêches assez peu importantes se sont succédé à des intervalles rapprochés ; nous ne croyons pas devoir les reproduire en entier, d'autant plus qu'elles ne font souvent que se répéter l'une l'autre, et nous nous bornerons à les analyser pour donner un peu de suite à notre récit.

Le 12 janvier, on annonçait, à Saint-Pétersbourg, l'arrivée à Yakoutsk du lieutenant Danenhower et de cinq de ses compagnons, qui avaient atteint cette ville le 18 décembre précédent. A cette époque, on y attendait aussi Melville, avec le reste de la troupe, pour les jours suivants. Mais,

d'après les dernières nouvelles de Boulouni, qui remontaient jusqu'au 16 novembre, à midi, on n'avait encore aucune nouvelle du capitaine de Long et de la troupe du canot n° 1.

Dès que le secrétaire de la marine apprit l'arrivée de Danenhower à Yakoutsk, il lui envoya une dépêche pour lui enjoindre, ainsi qu'à Melville, de rester sur les lieux, afin de participer aux recherches entreprises pour retrouver leurs compagnons. On ignorait, en effet, en Amérique, que Danenhower avait presque perdu la vue. On ignorait également que Melville, dès qu'il avait appris l'arrivée de de Long et de ses compagnons à l'embouchure de la Léna, s'était rendu à Boulouni, d'où il était parti à leur recherche, tandis que Danenhower prenait le chemin de Yakoutsk, avec le reste des hommes du canot n° 3. Ces derniers, à l'exception de Bartlett, étaient même partis de Yakoutsk, pour se rendre à Irkoutsk, quand arriva la dépêche.

Mais laissons Melville s'enfoncer dans le nord à la recherche de de Long, et Danenhower continuer sa route vers Irkoutsk, pour dire quelques mots du voyage de *la Jeannette*, dont, pour ainsi dire, les dépêches n'ont pas fait mention. Une lettre de M. Melville au *New-York Herald* nous fournira les détails que, sans elle, nous serions obligés d'aller puiser dans une foule de dépêches plus ou moins exactes et souvent contradictoires. Nous éviterions même de donner tous ces détails sur le séjour de *la Jeannette* dans les glaces, s'ils ne nous paraissaient indispensables pour faire comprendre ce qui va suivre, car ils nous amèneront tout naturellement aux pre-

mières recherches de M. Melville dans le delta de la Léna.

Ayant déjà donné, avec les lettres de M. Collins, la relation du commencement de l'expédition, nous n'y reviendrons naturellement point, et ne reprendrons le récit qu'au moment du départ de *la Jeannette* de la baie Saint-Laurent.

. . . . . .

« Le 27 août, dit M. Melville, après avoir embarqué le reste de la cargaison de notre goëlette (la *Fanny A. Hyde*), nous prîmes la route du détroit de Behring et des îles Kolioutchine. Notre but, en faisant ce détour, était, avant de nous enfoncer vers le nord, d'avoir des nouvelles précises de Nordenskjold. Nous arrivâmes à la baie Kolioutchine le 31 août. Nous étant convaincus par nos propres yeux que l'expédition suédoise était partie, nous mîmes aussitôt le cap sur la Terre de Wrangell.

» Le 3 septembre, nous rencontrâmes les premières glaces. Le 4, nous étions en vue de l'île Herald. Jusqu'au 6, nous pûmes nous frayer un chemin à travers les glaçons ; mais, ce jour-là, nous fûmes arrêtés et restâmes emprisonnés dans la banquise.

» Quelques jours plus tard, le 14, plusieurs membres de l'expédition firent une tentative pour aborder l'île Herald, qu'ils se proposèrent de visiter, mais ils échouèrent. C'est à partir de ce moment que les glaces commencèrent à nous entraîner vers le nord-ouest.

» Le 21 octobre, nous étions en vue de la Terre de Wrangell, qui nous restait au sud.

» Nous restâmes encastrés dans notre berceau de glace

jusqu'au 25 novembre. Le navire subissait alors une pression terrible, qui menaçait de l'écraser. Ce jour-là, les deux glaçons qui l'étreignaient s'écartèrent et le laissèrent flotter en eau libre, sans que, néanmoins, il lui fût possible de manœuvrer. Mais, dans la soirée du même jour, les glaces se rapprochèrent, et notre immobilité recommença, pour durer jusqu'au 12 juin 1881, jour où *la Jeannette* coula à fond..... »

Toutefois, ce long laps de plus de vingt et un mois ne s'écoula point sans quelques autres incidents. Mais ce n'est point ici le moment de les raconter en détail; nous y reviendrons plus tard. Nous nous bornerons donc à signaler les principaux.

Le 19 janvier 1880, les glaces exercèrent une pression si effrayante sur les flancs du navire, qu'une voie d'eau se déclara. On parvint à s'en rendre maître, mais jamais complétement, de sorte que pendant le reste du temps, soit dix-huit mois environ, on fut obligé de manœuvrer les pompes. L'accident avait cependant paru tellement grave, que tous les préparatifs étaient faits pour débarquer sur la Terre de Wrangell.

Néanmoins, le mouvement de dérive vers le nord-ouest continuait toujours, entraînant le navire dans cette direction. La Terre de Wrangell finit donc par disparaître, au mois de mars 1880.

Le navire resta ainsi pendant quatorze mois, sans qu'aucune autre terre apparût dans son horizon. Enfin, le 17 mai 1881, une terre fut signalée.

« Nous étions alors, dit M. Melville, par 76° 43′ 20″ de

latitude nord, et 161′ de longitude est. Aucune terre n'étant indiquée sur nos cartes, dans ces parages, nous en conclûmes que celle que nous voyions était nouvelle. Comme c'était une île ; nous lui donnâmes le nom de Jeannette, mais nous n'y abordâmes point.

» Notre mouvement de dérive était alors fort rapide, et toujours dans la même direction. Le 24 mai, nous aperçumes une nouvelle terre, juste dans la direction où les glaces nous emportaient. Celles-ci étaient alors extrêmement morcelées, et présentaient l'aspect d'un véritable chaos, qui nous causait de vives inquiétudes. »

Le 1er juin, une troupe de six hommes fut envoyée pour aborder sur la terre découverte ; elle en revint le 6 juin, après l'avoir visitée. C'était une île, qui reçut le nom de Henrietta. Elle est située par 77° 8′ de latitude nord et 157° 43′ de longitude est.

Dans la nuit du 10 au 11, on ressentit, à bord de *la Jeannette*, les premiers chocs, précurseurs de la rupture générale des glaces et de la crise fatale. Pendant la journée du 11, la pression fut effrayante, et il devint évident que le navire ne pouvait résister longtemps. On commença donc à l'évacuer, afin de ne pas se laisser surprendre par l'événement sinistre qu'on ne prévoyait que trop. Le 12 au soir, *la Jeannette* fut abandonnée, et le 13, vers quatre heures du matin, elle sombrait.

Les préparatifs de la retraite durèrent six jours, pendant lesquels les naufragés continuèrent d'être entraînés au nord-ouest, jusqu'à 77° 42′ de latitude.

Pendant leur marche vers le sud, ils découvrirent une

île, à laquelle ils abordèrent avec beaucoup de difficultés, le 29 juillet. Ils lui donnèrent le nom d'île Bennett. Elle gît par 76° 38′ de latitude nord et 150° 30′ de longitude est. Ils en repartirent le 6 août et, sur leur chemin, rencontrèrent l'île de Fadievski, qui appartient à l'archipel de la Nouvelle-Sibérie. Ils y abordèrent le 31. Ils passèrent ensuite successivement à Katelnoï, Stolbovoï et Sensenovski, où ils abordèrent le 10 septembre. C'est de là qu'ils partirent dans leurs canots, le 12, pour gagner l'embouchure de la Léna, où Barkin était fixé comme lieu de rendez-vous.

Reprenons ici la lettre de M. Melville.

« Dans la nuit, continue-t-il, nous fûmes séparés par une violente tempête. Notre canot arriva de la côte au sud de Barkin dans la matinée du 14.

» Le 16, nous entrâmes dans l'embouchure du bras oriental de la Léna, sur la rive duquel nous rencontrâmes une hutte abandonnée dans laquelle nous nous arrêtâmes. Après deux jours de marche en avant, nous rencontrâmes trois indigènes qui refusèrent de nous piloter jusqu'à un village.

» Le 20, nous tentâmes de remonter la rivière, mais les bas-fonds nous barrant le passage, nous fûmes obligés de reprendre le chemin de la cabane où nous avions passé la nuit précédente. Enfin nous trouvâmes Bushiell Kooll Gow qui s'offrit pour nous piloter jusqu'à Boulouni; mais, après trois jours d'un travail horriblement pénible, nous nous arrêtâmes chez Spéridow. Nous en repartîmes le len-

demain et poursuivîmes notre voyage jusque chez Nicholaï Chagra, où nous arrivâmes le 26.

» Dans la matinée du 27, nous partîmes pour Boulouni, pilotés par Chagra et l'exilé Euphème. Mais le mauvais temps et la glace nous forcèrent de retourner sur nos pas et de rentrer chez Nicholaï Chagra. Là on nous dit qu'il faudrait attendre quinze jours avant que la glace soit assez prise pour nous permettre de continuer notre voyage en traîneau.

» J'envoyai alors un autre exilé, nommé Kusma, pour prévenir le commandant de Boulouni de notre arrivée et de la triste condition dans laquelle nous nous trouvions. Kusma partit le 16 octobre mais ne revint que le 29. Il nous apportait du pain et quelques autres provisions. En route il avait rencontré, à Bulcour, deux membres de la troupe de de Long qui lui avaient donné une lettre. Il me remit aussi une lettre de Bieshoff commandant de Boulouni dans laquelle celui-ci m'annonçait son arrivée avec des traîneaux attelés de rennes pour nous emmener. Il devait, en même temps, nous apporter des vivres et des vêtements.

» Dans l'espoir de le rencontrer en chemin, je quittai la demeure de Nicholaï Chagra le 30 octobre, me dirigeant sur Boulouni, où je voulais me hâter de préparer, de concert avec Bieshoff, une expédition pour l'embouchure septentrionale de la Léna, afin de porter du secours à de Long et à ses hommes. Le 2 novembre, à mon arrivée à Boulouni, j'appris que j'avais pris un autre chemin que Bieshoff, que, par conséquent, je n'avais pu rencontrer en route. »

Les Huttes de Bulcour. (T. I, Ch. X.)

Mais en arrivant à Boulouni, M. Melville rencontra... Noros et Ninderman, les deux hommes de la troupe de de Long, ceux-ci avaient remis à Bieshoff, un long mémoire contenant le récit de ce qui était arrivé à la troupe du capitaine depuis le moment de la séparation des trois canots, en le priant de faire parvenir ce mémoire au ministre des États-Unis à Saint-Pétersbourg. Bieshoff, au lieu de l'expédier à son adresse, l'emporta en partant pour rejoindre Melville, afin de le remettre à celui-ci. Melville était déjà parti, lorsqu'il arriva à Simowyelak. Bieshoff remit le mémoire à Danenhower. Ce dernier était, en effet, comme nous le verrons plus tard, resté à la tête des hommes du canot n° 3 qu'il devait ramener à Boulouni et conduire ensuite à Yakoutsk dans le plus bref délai possible; mais avant de partir lui-même, il s'empressa de faire parvenir ce mémoire à Melville sur les traces duquel il expédia aussitôt Bartlett.

Ce mémoire, ainsi que les renseignements obtenus de vive voix par M. Jackson, de Ninderman et de Noros, et plus tard, de l'ingénieur Melville, vont nous permettre de retracer la suite des événements survenus à de Long et à ses hommes, depuis le jour où ils perdirent de vue leurs compagnons, et, en même temps, nous servir à faire connaître au lecteur dans quelles circonstances M. Melville entreprit ses premières recherches que nous raconterons ensuite.

Avant d'entreprendre ce récit, laissons M. Jackson lui-même exprimer son opinion sur le compte de Ninderman, l'un des héros de cette histoire :

« Personne peut-être, dit M. Jackson, n'a autant contri-

bué que William Ninderman à amener la troupe du capitaine de Long aussi loin qu'elle est arrivée. Dans le journal de de Long, on peut, jour après jour, voir le supplément de travail imposé à cet homme ou que lui-même entreprenait de son propre gré, toutes les fois qu'il en trouvait l'occasion. Avec l'Indien Alexis il était toujours en tête à la recherche des meilleurs chemins et des endroits les plus propices pour établir le campement en sondant la glace afin de trouver un passage sûr pour ceux qui le suivaient. Sur la nappe de glace de la mer polaire, lui et Bartlett marchaient toujours en tête de l'escouade du plus lourd traîneau, ou aidaient à faire passer aux autres, au moyen de radeaux de glace, les crevasses qui leur barraient le passage.

Dans le canot, quand le temps était mauvais, c'était encore lui qui, avec Erickson, servaient de pilotes. Et durant la nuit de la dernière tempête, pendant laquelle Erickson eut les pieds gelés si affreusement, Ninderman resta au gouvernail. Peut-être si Erickson eût écouté les conseils que celui-ci ne cessait de lui donner, de remuer les jambes et de frapper des pieds, n'eût-il point éprouvé ce malheur. Cette terrible retraite n'était point, au reste, la première épreuve de Ninderman dans les mers arctiques, car il avait, comme nous l'avons déjà dit, fait partie de l'équipage du *Polaris*, et fait cette terrible traversée de 196 jours sur un glaçon, depuis les quartiers d'hiver de ce navire dans le détroit de Smith jusqu'aux environs de Terre-Neuve. Accoutumé au danger et au froid dans les plus terribles circonstances, son expérience était grande,

et on verra, dans la dernière note de de Long, quelle confiance celui-ci avait dans son adresse et dans son jugement. Ce fut lui qui fit les béquilles pour le malheureux Erickson et qui construisit les radeaux sur lesquels ses compagnons traversèrent les rivières libres de glace du delta. Ce fut Ninderman, enfin, que de Long choisit pour l'envoyer en avant, quand il n'avait plus d'espoir que dans le secours des indigènes de Kumah-Surka.

CHAPITRE X.

Histoire du parti du lieutenant de Long jusqu'à l'envoi de Ninderman et de Noros à la recherche de secours. — Voyage de ces derniers. — Arrivée de M. Melville à Boulouni. — Ce qui arriva au canot n° 1 après la séparation des trois embarcations. — Arrivée sur la côte de Sibérie. — Efforts de de Long pour y aborder. — Il y parvient enfin, mais dans quelles conditions.— Marche vers le sud. — Détresse des naufragés. — Mort d'Erickson. — De Long se décide à envoyer chercher des secours. — Ses instructions à Ninderman. — Il lui donne l'ordre de partir avec Noros. — Scène des adieux. — Départ. — Noros et Ninderman aperçoivent un troupeau de rennes. — Tentative inutile pour tuer un de ces animaux. — Une cavité dans le flanc d'un monticule leur sert d'abri pour la première nuit. — Ils se croient dans l'île Titary. — Leur erreur. — Une effroyable bourrasque. — Une nuit dans la neige. — La hutte de Matoch. — Accès de désespoir.— Hutte des Deux-Croix.— Deux jours dans cette hutte. — Noros et Ninderman continuent leur marche vers le Sud. — Ni feu ni abri. — Une infusion d'écorce de *saule arctique* et des morceaux de peau de phoque pour nourriture pendant plusieurs jours. — Faiblesse des voyageurs. — Leur courage. — Distance parcourue. — Arrivée à Bulcour. — Cette station est déserte, mais ils y trouvent du poisson. — Arrivée d'un Tongouse. — Ils se sentent sauvés. — Le Tongouse part chercher du renfort. — Regret de Ninderman de l'avoir laissé partir. — Les deux voyageurs sont emmenés à un campement de Tongouses nomades. — Ninderman essaie de faire comprendre à ses hôtes que le capitaine et leurs camarades sont restés plus au nord, et meurent de faim. — Il ne peut décider les Tongouses à le suivre. — Son désespoir. — Kumah-Surka. — Arrivée de l'exilé Kusmah. — Ninderman le prend pour le commandant de

Boulouni et cherche à lui faire comprendre la situation de de Long. — Kusmah confond de Long avec Melville. — Ninderman lui donne une dépêche pour le ministre des États-Unis à Saint-Pétersbourg. — Kusmah l'emporte à Melville. — Les Tongouses conduisent les deux voyageurs à Boulouni. — Arrivée de Melville. — Son entrevue avec Noros et Ninderman. — Ce qu'il fait pour eux avant de partir à la recherche de de Long.

La tempête du 12 septembre qui sépara les trois canots, désempara pour ainsi dire celui du capitaine, en lui enlevant, pendant la nuit, son mât et ses voiles. Quand le jour vint, de Long, n'apercevant plus les deux autres embarcations, ne songea qu'à mettre lui-même en pratique les instructions qu'il avait données au lieutenant Chipp et à l'ingénieur Melville; et, sans perdre de temps, il se dirigea vers la côte de Sibérie.

Le vent continuant à souffler avec violence pendant toute la journée du 13, son canot, qui était très chargé, embarquait des lames à chaque instant; il se trouvait continuellement à demi submergé. Pendant toute la journée une partie des hommes fut donc occupée à épuiser l'eau. A l'approche de la nuit, estimant que la côte ne pouvait être éloignée, le lieutenant de Long fit installer une semelle, pour éviter d'être poussé contre les glaces qui pouvaient border le rivage. La nuit se passa dans ces conditions. Le jour suivant, la tempête s'apaisa enfin, et la mer se calma peu à peu; mais tous les gens du canot avaient les pieds et les mains cruellement maltraités par le froid, et lorsqu'on arriva en vue de terre, de Long lui-même ne pouvait presque plus faire usage de ses membres.

On ne tarda pas à découvrir l'embouchure d'une petite rivière où l'on essaya en vain d'entrer, à cause du peu de profondeur de l'eau et de la glace qui commençait à s'y former. Il fallut donc retourner en arrière. Pendant deux jours, on rangea la côte à distance sans trouver un point où aborder. A la fin, le capitaine voulant à tout prix arriver à terre, fit gouverner droit au rivage; mais on en était encore à deux milles quand le canot toucha. Alors tous les hommes en état de marcher reçurent l'ordre de sortir du canot afin de l'alléger, et de le haler vers la terre. On réussit ainsi à le faire avancer d'un mille, mais il fut impossible de le traîner plus loin. Il ne restait donc qu'à le décharger et à transporter à dos, jusqu'au rivage, les objets qu'il contenait.

On était alors au 16 septembre. Aussitôt arrivés sur la côte, les naufragés se réunirent autour d'un grand feu, que M. Collins, sorti un des premiers du canot, était venu allumer pour réchauffer leurs membres engourdis, remettant au lendemain le déchargement du canot. Cette opération prit la plus grande partie de la journée du 17.

La petite troupe, qui se composait du commandant, le lieutenant de Long, du docteur Ambler, de M. Collins et de onze hommes de l'équipage, Ninderman, Noros, Erickson, Knack, Boyd, Gortz, Dressler, Lee, Iverson, Alexis et Ah Sam, resta encore pendant deux jours sur le rivage, pour se reposer et se remettre des terribles atteintes du froid qu'elle avait eues à endurer. Le docteur Ambler, seul, était relativement en bon état. Parmi les hommes, Noros et Ninderman se trouvaient les deux plus solides.

Après ce délai, les livres de loch du navire, et différents autres objets, que les gens de la troupe étaient hors d'état de porter, furent renfermés dans une cache, et de Long donna l'ordre du départ dans la direction du sud. Les fardeaux avaient été répartis aussi également qu'on l'avait pu entre tous les hommes valides; le capitaine portait lui-même sa couchette et quelques papiers. Cependant, quelques hommes se plaignaient de leur charge et demandèrent à l'abandonner; mais le capitaine insista pour que le tout fût emporté. Les naufragés avaient des provisions pour cinq jours, non compris un chien, le dernier des quarante pris à Saint-Michel, lequel pouvait, au besoin, leur servir de nourriture.

Erickson, dont les deux pieds étaient complétement gelés, marcha d'abord avec des béquilles, mais ses compagnons construisirent un traîneau, sur lequel ils l'emmenèrent. La petite troupe marcha ainsi pendant cinq jours. L'Indien Alexis ayant réussi à tuer deux rennes, on s'arrêta pour se restaurer, et faire un bon repas, « car, dit Noros, la maxime du capitaine était de bien se nourrir tant qu'on avait des provisions. » On se remit ensuite en marche.

Pendant les dix premiers jours, les naufragés franchirent une distance de vingt milles environ, et atteignirent un point voisin de celui désigné sur les cartes, sous le nom de Tcholbogoje, mais où n'existe qu'une seule hutte. Les quatre jours suivants les amenèrent à l'extrémité d'une langue de terre, où ils furent obligés de s'arrêter pour attendre qu'une rivière, large d'environ

cinq cents mètres, qui leur barrait le passage, fût prise par les glaces. Pendant ce temps-là, ils tuèrent un autre renne. Ce fut vers cette époque qu'Erickson subit l'amputation de tous les doigts de pied.

Dès qu'il devint possible de traverser la rivière, le capitaine donna donc l'ordre du départ; son intention était de se rendre à Sagasta. Pendant la nuit, Erickson ayant quitté ses gants, une de ses mains gela, et, dès lors, son état empira, car la circulation ne put être rétablie.

« Le 6 octobre, dit Ninderman, l'état d'Erickson ne permettait plus d'espérer sa guérison, et nous craignions même de ne pouvoir l'emmener plus loin. Sa mort étant inévitable, M. Collins proposa de demeurer seul auprès de lui, pendant que le reste de la troupe continuerait sa marche en avant; mais le capitaine n'y voulut point consentir et dit que tout le monde resterait auprès du moribond.

» A un moment où je me trouvais seul dans la hutte avec le capitaine, continue Ninderman, il me demanda si je me sentais la force d'aller à Kumah-Surka, qu'il ne croyait éloigné que de vingt-cinq milles. Il pensait qu'en partant en compagnie de quelqu'un, je pourrais faire ce voyage en quatre jours. Il ajouta que si nous ne trouvions personne à cette station, nous n'aurions qu'à pousser plus au sud, jusqu'à Agaket, qui, d'après lui, devait se trouver à quarante-cinq milles plus loin. « Si vous trouvez quelqu'un, me dit-il, revenez aussi vite que possible, en apportant assez de vivres pour que nous puissions arriver à cette station. » Il me demanda ensuite

qui je voudrais prendre pour compagnon. Je lui désignai Noros. « Ne feriez-vous pas mieux de prendre Iverson ? répliqua-t-il. » « Non, lui répondis-je ; pendant quelques jours, Iverson s'est plaint de douleurs aux pieds. » Alors il accepta mon choix. Puis, m'adressant de nouveau la parole : « Ninderman, me dit-il, vous savez que nous n'avons plus rien à manger ; que je ne puis vous donner, pour faire votre voyage, d'autres vivres que votre portion de chien. » Pendant que nous nous entretenions de ce sujet, le docteur, s'étant approché d'Erickson, se releva en disant : « Il est mort ! » Cette nouvelle nous remplit tous de tristesse. Les premiers moments d'émotion passés, le capitaine, se retournant vers moi, me dit : « Ninderman, nous continuerons tous ensemble notre route vers le sud. »

» Il était environ neuf heures quand Erickson expira. Le capitaine m'ayant demandé où nous pourrions trouver une place pour l'enterrer : « La gelée, lui répondis-je, a rendu la terre trop dure pour que nous puissions lui creuser une fosse ; d'ailleurs, nous n'avons aucun instrument convenable pour la faire ; il ne nous reste donc qu'à faire un trou dans la glace de la rivière, pour y déposer son corps. » « Oui, me dit-il ; vous avez raison », et il chargea Noros et Boyd d'envelopper le corps dans un morceau de toile à voile de la tente. A midi, tout était prêt pour les funérailles, et le pavillon fut planté près du cadavre ; quand nous eûmes bu le peu d'alcool mélangé d'eau chaude que nous avions pour notre dîner, le capitaine nous dit : « Mes amis, nous allons rendre les derniers devoirs à notre ancien compagnon. » Le plus

profond silence régnait alors parmi nous; le capitaine nous adressa quelques paroles; puis, quand il eut fini, nous prîmes le corps d'Erickson et le portâmes sur le bord de la rivière. Là, nous creusâmes un trou dans la glace avec une hachette; le capitaine lut ensuite le service des morts, et le corps fut descendu dans le trou, d'où le courant l'entraîna sous nos yeux. Trois coups de fusils furent alors tirés sur sa tombe, et nous reprîmes le chemin de la hutte.

» Le temps était extrêmement mauvais; le vent soufflait avec violence, et la neige tombait par rafales effrayantes. Nous rentrâmes sous la hutte, plongés dans nos tristes pensées; nous avions peu de choses à nous dire, et nous gardions le silence. Le capitaine me pria d'aller voir si le temps ne s'était pas assez amélioré pour nous permettre de partir. Je sortis, mais le temps était encore si mauvais et la neige tombait en flocons si serrés que j'en fus aveuglé. Il nous eût été impossible de nous conduire. Cette journée me rappellait celle où nous avions enterré le capitaine Hall. En rentrant, j'invitai donc le capitaine à différer le départ: « Eh bien! dit-il, nous attendrons jusqu'à demain ».

» Le soir, à l'heure du souper, le capitaine nous dit en nous faisant distribuer notre dernière portion de chien: « Voici le reste de nos provisions, mais j'espère que nous en aurons d'autres. » Le repas achevé, chacun de nous alla se coucher dans l'espoir de prendre un peu de repos.

» Le lendemain, à notre réveil, le vent soufflait encore

avec force, et la neige continuait à tomber par rafales. Nous fîmes néanmoins nos préparatifs de départ. En quittant la hutte, nous y laissâmes une carabine à répétition, quelques munitions et une note indiquant notre passage. Notre bagage se composait uniquement de quelques papiers, du journal particulier du capitaine et de deux carabines, en outre des vêtements que nous portions sur nous. Comme je suggérais au lieutenant de Long l'idée de laisser tous les papiers dans la hutte, lui promettant de revenir les chercher dès que nous serions arrivés à une station habitée : « Ninderman, me répondit-il, tant que je vivrai, ces papiers me suivront. »

» Nous nous dirigeâmes vers le sud-est à travers des terrains sablonneux. Nous remontâmes ensuite la rive occidentale d'un cours d'eau, venant du sud, que nous rencontrâmes sur notre gauche; nous inclinâmes ensuite au sud-est jusqu'au bord d'une autre rivière, dont le lit était complétement à sec ; après l'avoir traversée, nous reprîmes la direction du sud, puis celle de l'est. Enfin nous arrivâmes au bord d'un large cours d'eau, que le capitaine supposa être celui de la Léna. « Croyez-vous, me dit-il, que la glace soit assez forte pour nous porter? » « Je vais essayer, lui répondis-je. » Je m'avançai aussitôt sur la glace, mais j'étais à peine à quelques pas du bord, qu'elle se rompit sous moi, et je passai à travers. Je me relevai aussi prestement que possible, de sorte que je fus à peine mouillé. Mais en me retournant, je vis, derrière moi, le capitaine plongé dans l'eau jusqu'aux épaules. Je m'empressai d'aller à son secours, et

nous regagnâmes la berge en toute hâte pour y allumer du feu et sécher nos vêtements. Comme il était l'heure de midi, nous profitâmes de cette halte pour prendre un peu d'alcool et d'eau chaude. »

Ainsi que nous l'avons vu, la mort d'Erickson avait fait naître chez le capitaine de Long l'espérance de pouvoir marcher plus rapidement vers le sud. Mais, hélas! cette espérance ne devait être que de courte durée! Pendant les deux jours qui suivirent, tous les gens de la troupe n'ayant que quelques onces d'alcool pour se soutenir, se sentirent bientôt défaillir. Il fallut donc s'arrêter.

De Long revint alors à son premier projet, et le 9 octobre, qui était un dimanche, après avoir rassemblé tous ses hommes sur la berge du fleuve et leur avoir lu le service divin, il fit venir Ninderman et Noros, pour leur répéter les instructions qu'il avait données au premier avant la mort d'Erickson. Voici en quels termes Nindermann raconte cette entrevue: « Le capitaine, dit-il, en me remettant une copie de la petite carte du cours de la Léna, m'adressa ces paroles : « C'est tout ce que je peux vous donner pour vous guider dans le voyage que vous allez entreprendre; quant aux renseignements sur le pays ou sur la rivière, je ne peux vous en fournir aucun, que vous ne possédiez aussi bien que moi. Dirigez-vous donc vers le sud avec Noros, que je mets sous vos ordres; allez jusqu'à Kumah-Surka. Si vous ne rencontrez personne à cette station, poursuivez votre route jusqu'à Agaket, qui se trouve à quarante-cinq

milles plus au sud ; si Agaket était également désert, continuez jusqu'à Boulouni, qui est encore à vingt-cinq milles plus loin qu'Agaket ; en un mot, allez jusqu'à ce que vous trouviez une station habitée ; mais j'espère que vous trouverez quelqu'un à Kumah-Surka. » Puis il ajouta : « Si vous étiez assez heureux pour tuer un renne à moins de deux jours de marche, revenez nous en prévenir aussitôt. » Ensuite, il nous recommanda de ne pas quitter la rive occidentale du fleuve, car disait-il, l'autre rive est absolument déserte, et nous n'y trouverions point de bois flotté. « Je ne vous remets aucune instruction écrite, continua-t-il, car vous ne rencontrerez personne capable de la lire, j'aime donc mieux m'en rapporter à votre sagacité pour diriger votre propre conduite. Cependant, je vous recommande expressément de ne pas vous aventurer à essayer de passer les cours d'eau à gué. Adieu donc, ajouta-t-il en terminant, nous vous suivrons d'aussi près que nous le pourrons. »

Après cet entretien, Ninderman et Noros se disposèrent immédiatement à partir. On leur remit une carabine, cinquante cartouches, et trois onces d'alcool pour toutes provisions.

« Au moment du départ, dit Noros, tous nos compagnons vinrent les uns après les autres nous faire leurs adieux ; la plupart avaient les larmes aux yeux. M. Collins vint le dernier ; en me serrant la main, il se borna à me dire : « Noros, souvenez-vous de moi quand vous serez à New-York. »

« Nous leur promîmes de faire tout ce qui serait en

notre pouvoir pour leur ramener des secours, et nous nous mîmes en route. Bien que tous parussent avoir à peu près perdu l'espérance, ils poussèrent néanmoins trois hurrahs au moment où nous nous éloignions.

» Au lieu de suivre les sinuosités du fleuve, continue Noros, nous coupâmes directement à travers les terres, vers une chaîne de montagnes qui s'élevait en face de nous, et au pied de laquelle nous étions sûrs que celui-ci passait, car nous étions dans une île formée par divers bras. Revenus sur la rive, nous cotoyâmes la rivière pendant cinq ou six milles, puis nous nous arrêtâmes pour prendre un peu d'alcool et d'eau chaude, car il était midi. Nous reprîmes ensuite notre route, qui nous conduisit au sommet d'une pointe de terre escarpée, où nous aperçumes, perché sur une petite barque abandonnée, un ptarmigan, que Ninderman tira sans le tuer. Cependant le coup avait porté, car, en s'envolant, l'oiseau perdit quelques plumes de la queue.

» La marche étant moins pénible sur le bord du fleuve que sur la colline, nous y redescendîmes; mais, au bout d'un mille environ, l'idée nous vint de remonter sur la hauteur, afin d'inspecter la contrée environnante, et de chercher à y découvrir du gibier. A peine étions-nous arrivés au sommet, que Ninderman, se retournant brusquement vers moi : « Des rennes, me dit-il, donne-moi la carabine. » En effet, du point où nous étions, il était facile de distinguer, à un demi-mille au milieu de la plaine couverte de neige, un troupeau d'une douzaine de ces animaux. Tous étaient couchés, à l'exception de deux ou trois,

qui paissaient en faisant le guet. Malheureusement ils étaient presque sous le vent. Ninderman se dépouilla aussitôt de ses vêtements, et prit la carabine. En lui remettant les cartouches, je lui dis : « Ninderman, prends ton temps ; ne tire qu'à coup sûr, et songe qu'en tuant un de ces animaux tu peux nous sauver tous. » — « Je ferai de mon mieux, me répondit-il » et il se mit à ramper en traçant un sillon dans la neige. La réverbération de la lumière m'aveuglait presque, et j'avais peine à distinguer les objets ; néanmoins, je suivais avec la plus profonde anxiété chacun de ses mouvements, notant ses progrès, partagé entre la crainte et l'espérance. Ninderman n'était déjà plus qu'à deux ou trois cents mètres du troupeau, lorsqu'il fut aperçu ou éventé par une des sentinelles, qui donna l'alarme. Aussitôt toute la bande fut sur pied et prit la fuite précipitamment. Ninderman, se relevant alors, envoya deux ou trois balles au hasard dans la direction du troupeau, comptant sur la fortune pour abattre un de ces animaux ; mais aucun de ses coups ne porta. Les rennes disparurent et Ninderman revint complétement découragé. « Je n'ai pu les empêcher, me dit-il ; j'ai fait de mon mieux. » Il fallut donc se résigner.

Après cette nuit sans repos, nos deux hommes se remirent en marche le lendemain matin. Ils se croyaient alors à l'extrémité méridionale de l'île Titary, ne pouvant reconnaître, sur la carte que leur avait remise de Long, les différents points par lesquels ils passaient. Un simple coup d'œil sur cette carte suffit pour comprendre combien cette erreur était facile. Si, en réalité, ils s'étaient trouvés

Vue de Verschoyansk. (T. I, Ch. XI.)

sur l'île Titary, ils n'avaient pas d'autre direction à prendre que celle qu'ils suivaient; mais ils n'étaient encore qu'à l'extrémité de la pointe de terre qui se trouve juste au nord de Stolboï, et dont ils ne connaissaient point la véritable position. A leurs pieds coulait la branche de la Léna connue sous le nom de « Bras de Bykoff », laquelle se dirige vers l'est. A cet endroit, le fleuve était couvert de glaces flottantes ; de larges glaçons emportés par le courant passaient rapidement devant eux. Ce jour-là, leur marche fut contrariée par une violente tempête du sud-ouest, qui leur soufflait avec tant de force la neige et le sable au visage que souvent ils ne pouvaient avancer. Afin de se soustraire à ces terribles effets, ils se décidèrent à se diriger vers le nord-ouest. « Nous étions obligés, dit Noros, de marcher dans la direction du vent, c'est-à-dire vers le nord-ouest ; mais ce jour de marche nous écarta tellement de notre route que nous mîmes deux jours à revenir au côté opposé de la terre où la tempête nous avait surpris, et alors, bien que celle-ci ne fût pas complétement apaisée, nous poursuivîmes notre route vers le sud, en dépit du vent et des tourbillons de neige et de sable. Quand arriva la nuit, il nous fut impossible de trouver un abri sur la rive du fleuve, et nous dûmes nous résigner à creuser un trou dans la neige pour nous protéger contre la violence du vent. Ce travail nous prit trois ou quatre heures, car nous n'avions pour l'exécuter que nos mains et nos couteaux. A la fin, néanmoins, nous parvînmes à creuser une cavité assez large et assez profonde pour nous contenir tous les deux, et nous

Vue de Verschoyansk. (T. I, Ch. XI.)

nous y blottîmes. Mais nous n'étions pas à bout de nos peines, car, pendant la nuit, le vent amoncela une telle quantité de neige devant l'ouverture de notre retraite, que ce ne fut qu'au prix de longs efforts que nous pûmes nous en arracher le lendemain matin. Nous en sortîmes cependant et reprîmes notre marche, sans avoir touché à notre petite provision d'alcool, que nous économisions autant que nous pouvions. »

La journée fut encore pénible pour les deux voyageurs, car la tempête continuait de faire rage, chassant devant elle des tourbillons de neige qui venaient leur fouetter le visage et les aveuglaient. Cependant, vers le soir, ils eurent la joie d'apercevoir, dans la direction du sud-est, une hutte qui leur promettait un abri pour la nuit. Ils s'y rendirent en toute hâte et trouvèrent une petite hutte en bois, avec un foyer au milieu. Leur premier soin fut d'y allumer du feu, qu'ils entretinrent aux dépens des bancs qu'ils trouvèrent attachés sur tout le pourtour de la hutte.

« Ce ne fut qu'à regret, dit Noros, que nous nous décidâmes à quitter cette hutte, la première que nous eussions rencontrée depuis notre départ. Néanmoins, nous regagnâmes le lit de la rivière. Le vent du sud soufflait encore avec tant de force que nous avions peine à marcher à l'encontre. Chaque pas que nous faisions était suivi d'un moment d'arrêt, car nous avions besoin de nous affermir pour porter l'autre pied en avant. En face de tant de misères, le désespoir commença à s'emparer de nous et nous fûmes sur le point de retourner en arrière, à la hutte que nous

venions de quitter, pour y attendre que la mort vînt nous délivrer de tant de souffrances.

» Nous nous remîmes en marche et fîmes ensuite une longue étape. Enfin, nous sentant épuisés, nous songeâmes à chercher un abri pour la nuit. L'endroit le plus favorable que nous pûmes trouver fut une anfractuosité dans le flanc d'un monticule élevé, où s'était produit un éboulement. Nous allumâmes du feu à l'entrée, et, après avoir bu notre ration d'alcool, nous nous y installâmes de notre mieux pour passer la nuit; mais l'intensité du froid nous empêcha de dormir; il nous fallait, en outre, nous relever à chaque instant pour entretenir notre feu. »

Néanmoins, l'idée du devoir et le souvenir de la promesse qu'ils avaient faite à leurs compagnons restés derrière eux, soutinrent ces deux hommes, qui, malgré le manque absolu de nourriture, continuèrent leur marche fatigante. Dans l'après-midi, ils aperçurent en face d'eux une chaîne de montagnes et crurent distinguer une hutte au pied de l'une d'elles. Toutefois, pour y arriver, il leur fallait traverser à gué une rivière peu profonde qui les en séparait. Noros, sans s'inquiéter de son compagnon, qu'il croyait derrière lui, partit seul et, en arrivant sur la rive opposée, put se convaincre que ses yeux ne l'avaient pas trompé. Il se trouvait, en effet, en face d'une petite *palatka*, c'est-à-dire d'une hutte conique comme une tente, construite en clayonnage et enduite extérieurement d'une couche de boue. Il y entra, mais elle était complétement délabrée. Ce fut alors seulement qu'il s'aperçut de l'absence de Ninderman. Il se mit aussitôt à sa recherche. Celui-ci,

au lieu de suivre Noros, était remonté un mille plus haut pour traverser la rivière et, de son côté, avait trouvé une seconde hutte, plus petite encore que la première, et près de laquelle les indigènes avaient planté deux croix, pour indiquer le lieu où deux des leurs étaient ensevelis. Noros l'y rejoignit.

Cette hutte leur servit d'abri pendant un jour et demi. Ils avaient la bonne fortune d'y trouver deux poissons et une anguille, fort avancés, il est vrai, mais qu'ils mangèrent jusqu'à la dernière bribe, et cette nourriture, quoique de mauvaise qualité, leur rendit un peu de vigueur. Trouvant que la distance qu'ils avaient parcourue correspondait assez bien à celle que leur avait indiquée de Long au moment de leur départ, ils s'imaginèrent être à Kumah-Surka. N'y trouvant personne, ils se décidèrent à se hâter d'atteindre Agaket ou Boulouni, dès qu'ils se sentiraient reposés.

Dès le 15 au matin, ils se remirent donc en marche ; mais il semble que les événements étaient conjurés contre eux : le vent du sud-est leur soufflait, avec tant de rage, la neige et le sable dans les yeux, qu'ils étaient obligés de les tenir presque constamment fermés. Aussi firent-ils peu de chemin ce jour-là. Le soir, ils ne trouvèrent pour abri qu'une grotte, creusée par les eaux dans la berge du fleuve. C'était une espèce de conduit souterrain, long de quinze mètres, large de deux pieds et haut de sept, avec une ouverture à chaque extrémité. Ils y passèrent la nuit.

Le lendemain, ils durent se contenter, pour déjeuner,

d'avaler une infusion d'écorce de saule arctique et de mâcher des morceaux du pantalon de peau de phoque de Noros. Le temps était devenu horriblement froid ; ils se remirent néanmoins en marche, et, pendant toute la journée, eurent à traverser un terrain entrecoupé de bancs de sable et de petits cours d'eau couverts de glace. Vers le soir, ils arrivèrent sur le bord de la Léna proprement dite, à un endroit où les montagnes de la rive occidentale viennent plonger leur pied jusque dans les eaux du fleuve. Il était également glacé, et nos deux voyageurs, espérant trouver du gibier sur la rive opposée, se hasardèrent à le traverser. Mais cette rive était presque aussi montagneuse que l'autre, et, quand arriva le soir, ils durent se résigner à passer la nuit à la belle étoile, au fond d'un ravin creusé dans le flanc d'une montagne. Ce fut pour eux une des plus affreuses nuits qu'ils eussent jamais passées.

Le jour suivant, ils s'empressèrent de repasser sur la rive occidentale ; heureusement pour eux, tous les cours d'eau étaient glacés, de sorte qu'ils n'avaient plus à les passer à gué ; mais la nuit ne fut guère meilleure que la nuit précédente. Ils durent se blottir sous une saillie de la berge et rester là, sans feu, jusqu'au lendemain, car ils ne purent pas se procurer de bois, et, pour comble de misère, ils n'avaient rien à manger et rien pour se couvrir.

Néanmoins, le jour suivant, qui était le 19, ils réussirent à se procurer une infusion d'écorce de saule arctique, et, après avoir mâché quelques morceaux de

peau de phoque, reprirent la direction du sud, en suivant le lit du fleuve ; mais ils n'avançaient plus que lentement, tant leur faiblesse était extrême. « Nous ne pouvions presque plus marcher, dit Ninderman ; quand nous avions fait quelques pas, nous nous laissions tomber sur la glace pour nous reposer. »

Cependant, malgré l'extrémité à laquelle ils étaient réduits, ces deux hommes ne s'arrêtèrent point ; déterminés à aller jusqu'au bout, « ils étaient, comme ils l'ont dit plus tard, décidés à ramper sur la glace quand ils ne pourraient plus marcher », et nul doute qu'ils ne l'eussent fait. Qu'on nous permette, en effet, de supputer ici la longueur du chemin qu'ils ont parcouru à pied, sans nourriture, par un froid intense, et l'on reconnaîtra qu'ils ont accompli une tâche véritablement surhumaine. Du point où ils laissèrent leurs compagnons, jusqu'à celui où ils trouvèrent le canot abandonné, la distance est de quinze milles ; de ce point à Matvaïh, elle est de quinze à dix-huit milles en ligne droite ; mais on doit se rappeler qu'ils ont fait un détour de trente-cinq milles ; de Matvaïh à Bulcour, où ils sont arrivés, elle est, d'après les chiffres officiels, de cent dix verstes, soit un peu plus de soixante-dix milles : c'est donc cent vingt milles en chiffres ronds (48 lieues) qu'ils ont parcourus dans les conditions où ils se trouvaient.

Heureusement, les secours ne se feront plus guère attendre. Dans la soirée de ce même jour, 19 octobre, Noros, ayant pris un peu d'avance sur Ninderman, aperçut, à un détour du fleuve, une hutte carrée, bâtie au fond

d'un ravin, entre deux montagnes de la rive occidentale. Puis, s'approchant, il remarqua deux autres huttes coniques, construites en clayonnage et recouvertes d'un enduit de boue. Appelant aussitôt Ninderman, il lui fit part de sa découverte, et tous deux se dirigèrent vers ces huttes, avec l'espoir d'y trouver au moins un abri pour la nuit.

C'était la station de Bulcour, qui devait leur fournir plus qu'un abri, car ils trouvèrent bientôt, près de ces huttes, un magasin contenant une quinzaine de livres de poisson, de l'espèce *Blue moulded fish*. Ils prirent cette station pour celle d'Agaket, et se décidèrent à y rester deux jours.

Mais, au bout de ce délai, quand ils se disposèrent à partir pour Boulouni, que leur carte indiquait comme la place désormais la plus rapprochée, leurs forces les trahirent. Tant qu'ils étaient restés assis ou couchés, ils s'étaient crus en état de continuer leur route ; mais, dès qu'ils voulurent marcher, leurs jambes fléchirent sous eux. Ils se décidèrent alors à prolonger encore leur séjour de vingt-quatre heures. Ce retard les sauva, car, de Bulcour à Kumah-Surka, il leur restait encore cinquante verstes ou trente-trois milles à parcourir, et, dans l'état où ils se trouvaient, il leur était impossible de franchir cette distance. Or, pendant que Noros et Ninderman préparaient leur dîner, ils entendirent, à l'extérieur de la hutte, un bruit qui leur rappela celui d'un vol d'oies sauvages. Ninderman s'approcha aussitôt de la porte, et, regardant à travers les fentes : « Des rennes », dit-il à

Noros, et, sans perdre de temps, se traîna pour prendre sa carabine, déposée à l'autre extrémité de la hutte. Mais, pendant qu'il revenait vers la porte, celle-ci s'ouvrit brusquement, et un Tongouse apparut sur le seuil. Celui-ci, aussi surpris que nos deux hommes, et voyant un fusil entre les mains de Ninderman, tomba à genoux, implorant miséricorde. Noros et Ninderman, revenus de leur surprise, essayèrent de le rassurer, et Ninderman jeta sa carabine dans un coin de la cabane, pour lui montrer qu'il n'avait aucune intention de lui faire le moindre mal. Mais le Tongouse fut longtemps avant de revenir de sa frayeur. A la fin, il sortit pour attacher les rennes de son traîneau, car c'étaient eux que Ninderman avait vus à travers la porte, et revint dans la hutte. « Alors, dit Ninderman, il nous adressa quelques paroles que nous ne pûmes comprendre. De notre côté, nous cherchâmes à lui expliquer que nous voulions aller à Boulouni. Sa vue seule nous avait rendus si heureux, que nous l'eussions presque embrassé, car nous nous sentions sauvés. En vain cherchâmes-nous, en lui montrant la direction du nord, à lui expliquer que nous avions laissé nos compagnons derrière nous. Il ne comprit rien à nos signes. Il examina mes vêtements, puis, retournant à son traîneau, il en revint avec une paire de bottes et une peau de renne qu'il nous remit. Levant ensuite trois doigts, il nous fit signe qu'il allait s'en aller et qu'il reviendrait bientôt. Nous comprîmes d'abord qu'il reviendrait dans trois jours.

» Ma première pensée fut de l'empêcher de partir,

mais Noros m'en dissuada, me disant qu'il valait mieux le laisser agir à sa guise. Cet homme nous laissait, en effet, suffisamment d'objets pour nous montrer que son intention était de nous secourir. En outre, ne pouvions-nous pas le rejoindre, en suivant les traces de son traîneau, s'il venait à manquer à sa parole ? Telles furent les raisons que Noros me donnait pour me détourner de mon projet. Nous le laissâmes donc partir, et le suivîmes même jusqu'à son traîneau, où nous trouvâmes quatre rennes au lieu de deux, car cet homme venait pour chercher un autre traîneau qu'il avait laissé, trois jours auparavant, près de la hutte où nous nous trouvions ; mais nous l'avions brisé pour entretenir notre feu.

» Nous le suivîmes des yeux jusqu'au bas du ravin, qu'il descendait lentement, puis nous rentrâmes dans notre hutte, attendant le sort que la fortune nous réservait. Mais nous ne vîmes point revenir le Tongouse ; nous commençâmes à craindre qu'il manquât à sa parole, et je regrettai amèrement de l'avoir laissé partir.

» La nuit était déjà close depuis longtemps, et nous nous préparions à nous mettre en route, malgré les ténèbres, quand, enfin, nous entendîmes un bruit de traîneaux. C'était notre Tongouse, avec deux autres indigènes. Ils amenaient avec eux cinq traîneaux attelés de rennes. Dès qu'ils furent à la porte, le premier sauta hors de son traîneau et se précipita à l'intérieur de la hutte, avec des poissons gelés, des vêtements de fourrure et des bottes. Nous mangeâmes les poissons, pendant que le Tongouse emportait dans un traîneau le peu

de bagages que nous avions, et, dès que nous eûmes endossé les vêtements et chaussé les bottes qu'il nous apportait, il nous fit monter en traîneau, et nous nous mîmes en marche. Il était à peu près minuit. Après une quinzaine de milles, nous arrivâmes à la porte de deux vastes tentes, tout entourées de traîneaux, mais nous ne pûmes apercevoir un seul renne. Les indigènes nous présentèrent alors de l'eau pour nous laver la figure et les mains, et nous firent entrer dans l'une des tentes. Une vaste marmite, remplie de viande de renne, bouillait sur le feu ; elle fut retirée, et l'on nous invita à nous restaurer. On nous donna ensuite un peu de thé, puis le maître de la maison, ayant étendu des peaux de renne par terre, nous fit signe d'aller nous y coucher. Ce fut notre première nuit confortable depuis notre départ. »

Le Tongouse qui avait rencontré les deux voyageurs à Bulcour, et qui appartenait à une peuplade nomade, les avait amenés à son campement. Ces gens, après avoir passé l'été dans une contrée située plus au nord, revenaient à Kumah-Surka pour y passer l'hiver. Leur caravane se composait de sept hommes, de trois femmes et de soixante-quinze rennes. Ces derniers formaient les attelages de trente traîneaux.

Le lendemain, cette caravane se remit en route, emmenant Noros et Ninderman. Ce ne fut que le surlendemain, 24 octobre, qu'on arriva à Kumah-Surka, vers quatre heures de l'après-midi. Dans cette localité, les voyageurs furent confiés aux soins de deux Tongouses, qui en emmenèrent chacun un dans leur demeure respective.

Pendant le trajet, à quelques verstes de Bulcour, l'un des Tongouses, nommé Alexis, fit signe à Ninderman de le suivre et le conduisit vers une colline qui s'élevait à quelque distance de la route. Quand ils furent arrivés au sommet, l'indigène parut questionner son compagnon, en lui indiquant l'île de Stobowy, pour savoir si ce n'était pas là qu'il avait laissé ses camarades. Ninderman lui répondit affirmativement et chercha à lui faire entendre qu'il désirait des traîneaux pour y retourner et porter des vivres à la troupe du capitaine. Mais le Tongouse ne parut pas le comprendre, car il descendit de la colline et continua sa route vers le sud. On arriva à Kumah-Surka dans la soirée. Les indigènes s'occupèrent aussitôt de préparer de la nourriture pour toute la caravane et de trouver un abri pour leurs hôtes. Ninderman ne put donc pas leur faire part de sa mission ce soir-là. Le lendemain, après le repas du matin, l'occasion se présenta d'elle-même, et il s'empressa de la saisir. Un Tongouse ayant apporté un modèle de bateau yakoute, que chez eux on appelle « parahut » (par corruption du nom de bateau à vapeur en russe), lui demanda si son « parahut » était comme celui-là. Alors, Ninderman, se servant de baguettes pour figurer les mâts, lui représenta un navire et s'efforça de lui expliquer que le sien était mû par la vapeur. Tous parurent le comprendre parfaitement, et lui demandèrent où et comment il l'avait perdu.

Indiquant alors le nord, Ninderman leur dit que c'était très loin dans cette direction, et, prenant deux morceaux de glace, leur montra comment le navire avait été écrasé

et ensuite avait sombré. Taillant ensuite trois petits modèles de bateaux, il y planta des petits bouts de bois pour représenter des hommes, et leur expliqua, autant qu'il le pouvait, comment, avec des traîneaux, des chiens et des bateaux, ils avaient traversé l'océan, tantôt sur la glace, tantôt avec leurs canots, et qu'enfin ils avaient suivi la côte.

Pour leur faire comprendre comment le canot du capitaine avait abordé, il traça, sur un morceau de papier, la ligne des côtes et leur représenta la scène du débarquement. Indiquant ensuite le cours de la rivière, il leur montra, sur la rive droite, le chemin suivi par les naufragés, dans leur marche vers le sud, en désignant les points où ils avaient rencontré des huttes. Afin d'indiquer le nombre de jours qu'avait duré cette marche, il penchait la tête en fermant les yeux comme pour dormir et comptait les nuits sur ses doigts. Enfin il leur expliqua que le capitaine, étant trop faible pour aller plus loin et mourant de faim, l'avait envoyé avec Noros pour chercher des vêtements et des vivres. Arrivant ensuite à son propre voyage, il leur dit que depuis seize jours lui et Noros avaient quitté la troupe du capitaine ; qu'au moment de leur départ, celui-ci et ses compagnons n'avaient rien mangé depuis deux jours. En un mot, il employa tous les moyens que pouvait lui suggérer son devoir d'être utile à ses compagnons, pour déterminer ces indigènes, qui l'avaient lui-même si bien accueilli, à leur porter secours. Mais tous ses efforts furent inutiles. Par instant, les Tongouses semblaient comprendre ce qu'il leur disait; mais, une mi-

nute plus tard, il s'apercevait qu'ils n'avaient rien compris du tout.

Toute la journée se passa ainsi, et le lendemain, Ninderman recommença encore ses explications, employant tantôt les signes, tantôt les dessins, afin de rendre sa pensée plus facile à saisir. Comme la veille, il crut, à plusieurs reprises que ses hôtes l'avaient compris; et quand il les entendait soupirer et voyait leur figure consternée devant le tableau qu'il s'efforçait de leur faire des souffrances et des tortures de ceux qui étaient restés dans le delta, il sentait renaître l'espérance. Mais cette illusion était bientôt dissipée: les Tongouses ne voulaient ou ne pouvaient le comprendre. En effet, dès qu'il les pressait de partir au secours de de Long, leur visage se revêtait comme d'un masque, et devenait totalement dépourvu d'expression. Cependant, il ne leur demandait pas de partir seuls; il les priait seulement de consentir à l'accompagner. Car bien qu'épuisé par la faim, la dyssenterie et les fatigues de plusieurs semaines passées sans abri, il n'était guère en état d'entreprendre un pareil voyage; son inquiétude était si grande, qu'il s'y sentait contraint. Mais tous ses efforts furent inutiles. Alors l'image de ses infortunés compagnons morts ou mourants, et n'ayant plus d'espérance qu'en Noros et en lui, lui passa devant les yeux. Voyant l'impuissance à laquelle il était réduit pendant que tant de gens soupiraient après son retour, qui, seul, pouvait les sauver, il sentit que l'épreuve était trop rude pour lui. Cet homme si fort et si courageux, qui maintes fois avait vu la mort face à face sans sour-

ciller, et qui avait enduré les plus terribles misères sans faiblir, s'affaissa dans un coin de la hutte et se mit à pleurer comme un enfant. Une vieille femme, celle du chef de la hutte, en le voyant sangloter, s'approcha de lui pour lui témoigner toute sa compassion. Les indigènes eux-mêmes se rassemblèrent et tinrent conseil pendant longtemps, puis vinrent essayer de le consoler. Ils s'approchaient de lui, et lui mettant la main sur l'épaule et le regardant avec compassion, lui disaient que le lendemain ils le conduiraient à Boulouni. Ninderman, espérant trouver dans cette localité quelqu'un capable de le comprendre, avait, en effet, demandé à s'y rendre, et les Tongouses attribuaient sa douleur à l'impatience qu'il avait d'y arriver.

Quand, le lendemain, il leur rappela cette promesse, ils lui répondirent qu'on avait déjà envoyé chercher le commandant de Boulouni, et que cet officier arriverait dans quelques heures.

Pendant la soirée, l'exilé Kusmah, dont nous reparlerons plus tard, arriva à Kumah-Surka. Ninderman s'empressa de lui demander s'il était le commandant de Boulouni, et crut que cet homme lui avait répondu affirmativement. Une question de Kusmah, ayant fait croire à Ninderman que le gouvernement de Saint-Pétersbourg, supposant que *la Jeannette* arriverait sur les côtes de Sibérie, avait donné des ordres pour qu'on recherchât l'équipage, raconta de son mieux l'histoire tout entière de la perte du navire, ainsi que celle de la retraite, cherchant à se faire comprendre, en se servant de sa petite carte et de dessins. Néanmoins, il s'aperçut bientôt que Kusmah

ne comprenait rien, ni à la carte, ni à son récit; alors il lui dit que pendant le voyage un des hommes était mort, et qu'il en restait onze encore. Kusmah parut alors comprendre parfaitement et se mit à faire des signes d'assentiment, mais il comprenait, à son tour, que Ninderman faisait allusion à Melville et à tous les gens de sa troupe, qui étaient aussi au nombre de onze. Il repétait sans cesse : « Capitan, oui ; deux capitans, premier capitan, second capitan », désignant par là Melville et Danenhower. Ninderman comprit qu'il lui disait ne pouvoir rien faire avant que l'un ou l'autre de ces deux capitans n'ait télégraphié à Saint-Pétersbourg pour demander des instructions. Il se mit alors en devoir d'écrire une dépêche qu'il destinait au ministre américain à Saint-Pétersbourg, dépêche dans laquelle il proposait de raconter exactement ce qui s'était passé, et d'ajouter que le capitaine et sa troupe mouraient d'inanition, manquant de vivres et de vêtements; et pendant qu'il adressait la parole à Kusmah, celui-ci lui arracha presque sa dépêche avant qu'elle ne fût finie, à sa grande surprise, car il ne s'attendait nullement à cette manière d'agir, supposant toujours avoir affaire au commandant de Boulouni. Trois jours plus tard, Kusmah remettait cette dépêche entre les mains de Melville, à Symowyelak.

Ici s'arrête le récit de Noros et de Ninderman.

De Kumah-Surka on les conduisit à Boulouni, où ils arrivèrent le 29 octobre. En apprenant leur arrivée, le commandant de la place les envoya chercher, et leur donna l'hospitalité pour la journée. Le lendemain, il les fit

conduire chez le vicaire, qui, à son tour, se déchargea au plus vite, sur une de ses ouailles, des devoirs que lui imposait l'hospitalité. Deux jours plus tard, en effet, Noros et Ninderman logeaient chez un indigène, dont ils n'eurent nullement à se louer. D'ailleurs, règle générale, les habitants de Boulouni ne se montrèrent pas dignes de tous éloges en cette circonstance. Heureusement, M. Melville arriva. Dès que Kusmah lui eut remis la dépêche dont nous venons de parler, il se mit en route pour Boulouni, et, le 2 novembre, atteignit cette localité. Son premier soin fut de se rendre près de ses deux anciens compagnons et de pourvoir à leurs besoins, en forçant les gens de la localité à leur fournir toute la nourriture nécessaire.

Nous lui laisserons le soin de raconter lui-même ce qui se passa alors. « Le 2 novembre, en arrivant à Boulouni, j'y rencontrai, dit-il, Noros et Ninderman, les deux envoyés de de Long. Ils étaient l'un et l'autre, dans l'abattement le plus complet ; et bien qu'ils souffrissent de la diarrhée et qu'ils fussent minés par la fièvre, c'est dans la *Stanzia*, espèce de caravansérail réservé aux voyageurs indigènes, que je les trouvai. Quand ils voulurent me parler de leurs compagnons et me raconter leur voyage, le courage leur manqua complétement, et ils éclatèrent en sanglots. Cependant, au milieu de leurs phrases entrecoupées, je parvins à recueillir quelques détails sur le chemin qu'ils avaient suivi et une description, aussi exacte qu'ils pouvaient me la faire, de l'endroit où ils avaient laissé le capitaine. Ils se plaignaient de la nourriture qu'on leur donnait. En effet, depuis qu'ils avaient quitté la maison du commandant, ils

Nos trois boiteux ont pu se remettre en marche. (T. I, Ch. XI.)

n'avaient eu à manger que du poisson gâté, dont un homme en bonne santé n'eût pas voulu faire sa nourriture, et, à plus forte raison, des malades privés d'appétit. En outre, ils avaient cruellement souffert du froid, car on ne leur faisait du feu que deux fois par jour, le matin et le soir.

» Ne trouvant dans le village aucun fonctionnaire à qui adresser mes réclamations, et comme Noros et Ninderman avaient fait la connaissance du pasteur « du pope Malinki », je me rendis chez celui-ci et lui fis comprendre qu'on devait prendre plus de soin de ces deux hommes. Il me répondit que, n'ayant aucune autorité, il ne pouvait rien faire de plus ; je lui fis alors remarquer qu'il existait deux ou trois maisons vacantes dans le village, et que j'entendais que mes compatriotes y fussent installés le lendemain. Il me le promit bien qu'à contre-cœur. J'allais allors passer la nuit avec Noros et Ninderman dans l'espèce de hall où on les avait relégués.

» Le pope revint le lendemain; mais, sentant qu'il avait outrepassé ses pouvoirs, il ne me parut plus disposé à remplir sa promesse. Voyant son mauvais vouloir, je lui dis que puisqu'il n'existait aucun représentant de l'autorité dans le village, je prendrais sur moi de m'installer où bon me semblerait, et, joignant l'action à la parole, j'allai visiter toutes les maisons vides, et, choisissant la meilleure, j'en pris possession, malgré les criailleries d'un certain nombre d'habitants, attroupés autour de moi et du pope Malinki en particulier, et j'allai chercher Noros et Ninderman.

» Mais je ne m'arrêtai pas là. Retournant trouver le pope Malinki, je lui déclarai que je comptais sur lui pour fournir aux deux malades toute la viande de renne et tout le pain dont ils auraient besoin, ajoutant : « Je suis officier de la marine des États-Unis, et jamais le général Tchernaïeff, gouverneur de ce district, ne souffrira que des gens de ma nation, jetés par la tempête sur la côte de Sibérie, soient maltraités par ses administrés. » Cette déclaration fit réfléchir le pope, ainsi que les Russes et les indigènes présents à notre entretien, quelques instants plus tard, en effet, on m'apporta un sac de farine et un quartier de renne. Le pope lui-même m'envoya un renne vivant, des bougies, du sucre et du thé pour mes deux compagnons. »

Il fallut un long laps de temps à Noros et à Ninderman pour se remettre, de sorte qu'au départ de M. Melville ils ne purent l'accompagner. Noros fut le premier rétabli, et même fût parti volontiers avec M. Melville, pour lui indiquer la route qu'il avait suivie avec son compagnon, mais celui-ci préféra aller seul à la recherche de de Long, croyant arriver à son but, avec les indications que lui avait fournies Ninderman. Nous verrons bientôt son erreur.

D'ailleurs, Noros et Ninderman étaient convaincus que leurs compagnons étaient déjà morts le jour où eux-mêmes furent recueillis par les Tongouses. Cependant, si le 22, jour de la rencontre, ils étaient partis avec des traîneaux de Bulcour où ils se trouvaient, ils seraient arrivés à temps pour sauver de Long et la plupart de ses

camarades. Le trajet n'eût pas, en effet, demandé plus de deux jours, et s'ils étaient arrivés juste au point où se trouvait alors la troupe, ils y auraient rencontré de Long, le Dr Ambler, M. Collins, Gorstz, Dressler, Boyd, Iverson et Ah Sam encore vivants. Mais ils l'ignoraient, et ils ne purent se faire comprendre.

Cependant, ces deux hommes, en entreprenant le terrible trajet qu'ils venaient d'accomplir, n'avaient point en vue uniquement leur salut personnel. Ils étaient partis pour aller chercher des secours, et trouver leurs compagnons restés derrière eux. Aussi l'un et l'autre ont-ils fait tout ce qui était en leur pouvoir pour remplir dignement leur mission, et de Long, en les choisissant, ne pouvait mieux placer sa confiance. Quand, il est vrai, arriva en Amérique la première nouvelle que deux hommes de la troupe de de Long, avaient échappé au triste sort de leurs camarades, il se trouva des gens qui pensèrent que ces deux hommes avaient abandonné leurs compagnons affaiblis, pour ne songer qu'à leur propre sûreté. Heureusement, la découverte du dernier journal de de Long, est venue, comme nous le verrons, venger ces deux hommes courageux d'une pareille imputation. Aujourd'hui, aucun blâme ne peut leur être adressé; on sait qu'ils ont fait, non-seulement ce qu'on pouvait demander d'eux, mais encore qu'ils ont déployé une plus grande somme de résistance physique et beaucoup plus de persévérance qu'on en pouvait attendre de la généralité des hommes. Si de Long, en expédiant Ninderman, lui eût remis des ordres écrits, tout eût été régulier; mais lui-même

n'avait pas la moindre idée de l'étendue de la tâche qu'il lui imposait, ni des difficultés qu'il devait rencontrer. Au moment de son départ, il se croyait, en effet, à vingt-cinq milles de la station de Kumah-Surka, et s'attendait à le voir de retour au bout de deux ou trois jours. En lui disant adieu, il lui expliqua qu'il ne lui donnait pas d'ordres écrits, parce que, vraisemblablement, il ne trouverait personne pour les lire; il se borna donc à dire à Ninderman : « Allez et faites de votre mieux. » Et on peut dire que celui-ci s'acquitta fidèlement de sa mission. Kumah-Surka ne fut atteint que le 24 octobre, et Boulouni la veille seulement du jour où de Long inscrivit sa dernière note sur son carnet.

Arrêtons-nous à cette dépêche, qui vient brutalement, en deux mots, nous donner le dénouement fatal de l'expédition de *la Jeannette :*

« J'ai trouvé le lieutenant de Long et ses compagnons tous morts. »

Cette dépêche est datée du 24 mars 1882 dans le delta de la Léna.

Mais comment, où et quand sont-ils morts?

Comment les a-t-on trouvés?

L'ingénieur Melville est parti d'Yakoutsk vers la fin de janvier; plus de deux mois se sont écoulés depuis son départ. Qu'a-t-il fait depuis ce temps? Ce sont autant de questions auxquelles seules répondront les lettres de M. Jackson, dont nous voyons deux dépêches précéder celle de l'ingénieur Melville. Ce M. Jackson est le chef du

bureau du *New-York Herald* à Londres, que M. Bennett a expédié comme correspondant spécial de son journal à la recherche des survivants de *la Jeannette*. C'est de lui que ce dernier télégraphiait : « J'envoie moi-même un de mes correspondants sur lequel on peut compter, et qui fera tout ce qu'il est humainement possible de faire », lorsqu'il voulait dissuader le secrétaire de la marine des États-Unis d'envoyer des officiers de la flotte à la recherche de l'équipage de *la Jeannette*, parce qu'à son avis ces derniers ne pouvaient arriver en temps utile à l'embouchure de la Léna.

Ce sont donc les lettres de M. Jackson que nous allons reproduire maintenant, car c'est à lui que nous devons les détails circonstanciés publiés dans le *New-York Herald* sur tout ce qui a trait au voyage et à la perte de *la Jeannette*, à la retraite de l'équipage et à l'arrivée des survivants sur la côte de Sibérie, au second voyage de recherches de M. Melville et aux derniers moments des gens de la troupe de de Long. Ces détails, il les tient de la bouche de M. Weiscomb, du lieutenant Danenhower ou de l'ingénieur Melville, ou bien il les a puisés dans le journal de poche de l'infortuné capitaine de Long.

Ce qui précède sera plus que suffisant, nous l'espérons, pour expliquer les motifs qui nous font donner ici la relation du voyage de M. Jackson, qui, en fait, est le véritable historien de l'expédition, à laquelle il a, pour ainsi dire, participé en assistant au dénoûment.

CHAPITRE XI.

Premières recherches de M. Melville.

Mémoire remis par Ninderman à Bieshoff, commandant de Boulouni pour le ministre américain à Saint-Pétersbourg. — Bieshoff emporte le mémoire à Semenouvelak pour le remettre à Melville. — Celui-ci étant parti, Bieshoff remet le mémoire à Danenhower, qui l'expédie immédiatement à Melville. — Arrivée de Bartlett à Boulouni et départ de Melville. — Entrevue de ce dernier avec Bieshoff à Burulak. — Son départ définitif pour le delta. — Kumah-Surka. — Bulcour. — Matvaïh. — Melville se croit sur les traces de de Long. — Plus de vivres. — Départ pour Upper-Boulouni. — On apporte à Melville trois notes de de Long. — Voyage à Bellock. — Première *cache*. — Son contenu. — Plus de vivres. — Nouvelles recherches. — Osoktock. — Usterda. — On perd les traces de de Long. — Les indigènes refusent d'avancer. — Retour. — Bulcour. — Boulouni. — Melville y rencontre encore une partie de sa troupe. — Il part pour Yakoustk. — Extraits de son rapport au secrétaire de la marine des États-Unis. — Éloge de Danenhower, de Bartlett et de Leach. — Records de de Long. — Dépêche de Melville au secrétaire de la marine. — Melville commence ses préparatifs pour une seconde campagne. — Ses instructions à l'ispravnik de Verchoyansk. — Son nouveau plan de recherches. — Départ. — Dépêches annonçant la découverte de de Long et du reste de sa troupe. — Tous morts.

En arrivant à Boulouni, Ninderman, reconnaissant son erreur sur le compte de Kusmah, qu'il avait pris jusqu'alors pour le commandant de cette place, s'empressa de tenter un nouvel effort pour faire parvenir des nou-

velles de *la Jeannette* et de son équipage au ministre américain à Saint-Pétersbourg. Il rédigea donc un long mémoire dans lequel il racontait les principaux événements du voyage, la perte du navire, la retraite à travers les champs de glace de l'Océan Arctique, etc., insistant sur le danger que de Long et le reste de sa troupe couraient de mourir de faim dans le delta. Il remit ensuite ce mémoire à Bieshoff, véritable commandant de Boulouni, qui lui promit de le faire parvenir à destination. Celui-ci emporta le mémoire à Semenovyelak pour le remettre à Melville. Nous savons déjà comment il se fit que ces deux hommes ne se rencontrèrent point. Bieshoff remit donc le mémoire à Danenhower, resté, après le départ de Melville, à la tête de la troupe du canot n° 3. Danenhower, appréciant la valeur des renseignements contenus dans l'écrit de Ninderman, s'empressa d'expédier Bartlett sur les traces de Melville pour le lui remettre. De son côté, Bieshoff, profitant de l'occasion qui lui était offerte, envoya une lettre à son subordonné, à Boulouni, dans laquelle il lui recommandait de favoriser, par tous les moyens en son pouvoir, les préparatifs de Melville pour son voyage au delta; il faisait, en outre, savoir à ce dernier qu'il se trouverait lui-même à Burulak le 5 novembre avec Danenhower et le reste de la troupe.

L'arrivée de ce courrier ne fit naturellement que hâter le départ de Melville, qui prit immédiatement ses dispositions pour se trouver à Burulak en même temps que Bieshoff. Celui-ci fut exact au rendez-vous. Melville eut une entrevue avec lui et profita de sa rencontre avec Danen-

hower pour lui donner verbalement des ordres sur la conduite qu'il avait à suivre, ordres qu'au reste il lui avait laissés par écrit à Boulouni. Nous laisserons M. Melville parler lui-même :

« Je fis comprendre à Bieshoff que toutes les dépenses faites par moi seraient payées : « Je n'ai pas d'argent, lui » dis-je, mais mon gouvernement, aussi bien que les au- » torités russes, sanctionneront tout ce que j'aurai dit ou » fait. » Je lui dis ensuite que j'avais besoin de dix jours de vivres pour moi-même et pour les hommes que j'emmenais avec moi. Il me fallait aussi de la nourriture pour les chiens. Bieshoff me fit donner tout ce dont j'avais besoin. Je pris, dans l'après-midi du 5, congé de lui et de mes anciens compagnons, et allai passer la nuit à Kumah-Surka.

» J'emportai, pour me guider dans mes recherches, une description de l'endroit où Noros et Ninderman avaient laissé de Long et le reste du parti. J'emmenai en outre de Burulak deux Tongouses, Vasili-Kulgar et Tomat Constantine, avec deux traîneaux attelés de chiens. L'un de mes conducteurs, Tomat Constantine, est un des trois Tongouses qui ont secouru Ninderman et Noros à Bulcour.

» Le lendemain, je fis cinquante verstes et m'arrêtai à Bulcour, où je passai la nuit dans une des huttes de cette station. C'est à partir de là seulement qu'ont véritablement commencé mes recherches. Pendant la nuit, une tempête de neige s'étant élevée, mes deux compagnons refusèrent de se mettre en route le lendemain matin.

Souffrant encore des atteintes du froid que j'avais enduré, et ne pouvant presque faire usage de mes pieds ni de mes mains, je dus m'en remettre à la prudence des deux indigènes, et il fut décidé que nous resterions à Bulcour jusqu'à ce que la tempête fût apaisée. Nous y passâmes donc la journée et la nuit suivante.

» Enfin, le 8 au matin, le temps étant redevenu assez calme, nous nous préparâmes à remonter en traîneau. La distance de Bulcour à la hutte de Matvaïh, la prochaine station que nous devions rencontrer, est d'environ cent trente verstes. Avant de partir, mes conducteurs me prévinrent que nous serions obligés de coucher dans la neige à moitié route, me faisant remarquer que si nous étions surpris par le mauvais temps, nous avions, hommes et chiens, tout à redouter; mais surtout que l'épreuve serait terrible pour moi, vu mon extrême faiblesse. Nous partîmes néanmoins, et, chemin faisant, nous visitâmes, à vingt verstes au nord de Bulcour, une petite hutte où Noros et Ninderman avaient passé une nuit. Cette hutte était destinée à servir de remise aux traîneaux des Tongouses. Nous y trouvâmes des traces évidentes du passage de Noros et Ninderman. Ceux-ci, faute de nourriture, avaient été réduits à mâcher des morceaux de cuir arrachés à leurs bottes, et, pour se chauffer, avaient brisé les traîneaux qui se trouvaient là. Nous ne nous y arrêtâmes point, et allâmes passer la nuit plus loin, dans un trou creusé dans la neige.

» Le lendemain, nous visitâmes l'endroit désigné, dans le récit de Noros et Ninderman, sous le nom de hutte des

Deux-Croix, mais dont le nom véritable est Karulach. J'y trouvai encore des traces de leur séjour. Nous nous remîmes en route et nous arrivâmes enfin le soir, à minuit, à Matvaïh, où nous passâmes la nuit. Le lendemain matin, au moment du départ, je trouvai un ceinturon que je reconnus pour avoir été fait à bord de *la Jeannette*. Cependant Noros et Ninderman ne m'avaient nullement parlé de la hutte de Matvaïh; ils l'avaient complétement oubliée, et ce ne fut que plus tard, quand ils la visitèrent une seconde fois, qu'ils se rappelèrent y avoir fait halte. Cependant, outre le ceinturon, j'avais encore trouvé d'autres indices certains qu'un ou deux hommes au moins de la troupe de de Long s'étaient arrêtés dans cette hutte. Je me croyais donc sur les traces du capitaine.

» Mais cette journée me réservait une désagréable surprise. Quel ne fut pas, en effet, mon étonnement, quand, au moment de partir, mes conducteurs me déclarèrent qu'il ne nous restait plus de vivres. J'en avais pris pour dix jours en partant de Burulak, et nous étions en route depuis cinq jours seulement. Je leur demandai alors à quelle distance était le village le plus rapproché. Ils m'indiquèrent Upper-Boulouni (Boulouni du nord), à environ cent trente verstes dans la direction du nord-ouest. Je leur ordonnai de m'y conduire immédiatement. Nous partîmes et allâmes coucher à Khaskata. Le lendemain, nous poursuivîmes notre voyage et arrivâmes à Upper-Boulouni vers minuit. En route, nous avions visité la station de chasse de Cath-Couta, ainsi que huit autres huttes qui toutes étaient désertes. A Cath-Couta, néanmoins, nous

avions trouvé une abondante provision de poisson et de viande de renne, mais pas la moindre trace de de Long.

» En arrivant à Upper-Boulouni, je fus frappé de l'importance de cette station, qui pouvait compter une centaine d'habitants. Le lendemain, un de ces derniers vint m'apporter un papier. Il me fit comprendre qu'il l'avait trouvé dans une hutte à cinquante verstes à l'est d'Upper-Boulouni. J'examinai ce papier : c'était un des *records* de de Long. On m'informa ensuite que deux autres papiers du même genre et un fusil avaient été trouvés dans les environs; on me promit de me les apporter le lendemain. En effet, le lendemain, on me remit le fusil et deux autres *records*. L'un d'eux, le plus important, avait couru grand risque d'être perdu. Il avait été remis à une femme qui, après l'avoir porté pendant quelque temps sous ses vêtements, l'avait jeté quand elle avait vu que l'écriture en était presque effacée. On eut donc beaucoup de peine à le retrouver.

» Ces *records* portaient les dates du 22 et du 25 septembre et celle du 1er octobre. J'y trouvai indiqués les points où de Long s'était arrêté, et par là j'appris qu'il avait continué sa marche vers le sud.

» Je fis venir les deux indigènes qui avaient trouvé ces notes pour les prier de m'indiquer la hutte où avait été rencontrée la première, et de m'y conduire. J'appris que cette hutte portait le nom de Bellock, et que la date de la découverte de ces papiers remontait à une douzaine de jours. Enfin, je sus aussi par ces indigènes que les trois

records avaient été trouvés dans trois huttes différentes, distantes les unes des autres.

» Pendant la journée du 12, le temps fut si mauvais qu'il était impossible de songer à se mettre en route. Le lendemain, le temps était meilleur; mais, quand je me disposai à partir, j'éprouvai de sérieuses difficultés à me procurer des vivres pour mes hommes et pour mes attelages. Néanmoins, je parvins à faire comprendre aux habitants qu'il m'en fallait absolument. Comme il n'y avait dans le village que du poisson gelé, je fis ma provision personnelle, prenant un poisson pour chacun des vingt jours pendant lesquels je comptais rester absent, et dis à mes hommes d'en prendre le double pour eux et ensuite de se munir d'une quantité suffisante de nourriture pour leurs chiens. La question des vivres semblait donc tranchée, et je ne m'en occupai plus; or, quand il s'agit de charger les traîneaux, mes deux conducteurs y placèrent bien les vingt poissons que j'avais choisis, mais ils n'en prirent qu'un fort petit nombre pour eux et pas un seul pour les chiens. Je sus plus tard que les gens du village n'avaient réellement pas de vivres et m'avaient donné tout ce qu'ils avaient pu retrancher de leur provision. A ce moment, je l'ignorais complétement. Nous partîmes pour Bellock, où nous arrivâmes pendant la nuit. Le lendemain matin, au point du jour, me guidant sur les indications du *record*, je suivis la branche principale de la Léna septentrionale, en restant sur la rive droite jusqu'à la mer.

» Alors, marchant en toute hâte, je suivis la côte pen-

dant cinq ou six milles, et, au grand étonnement de mes deux guides, je leur indiquai la hampe de pavillon que de Long avait plantée pour indiquer sa première *cache*. Ils furent encore plus surpris quand je leur dis ce que contenait cette cache. J'y trouvai le tout parfaitement installé sur un lit de broussailles, pour empêcher que les différents objets ne touchassent la terre, et recouvert d'un vieux sac-lit de chiffons et de lambeaux de toile à voile; mais le vent avait enlevé une partie de la couverture, que la neige avait remplacée. Je pris tous les objets qui se trouvaient là et les plaçai sur les traîneaux, à l'exception d'un aviron.

» Voici le contenu de cette cache :

» Une caisse contenant des rebuts, une certaine quantité de médicaments;

» Une boîte pleine de menus objets (épices);

» Une caisse contenant des livres de marine et un sextant;

» Une boîte avec un chronomètre;

» Deux serviettes en cuir renfermant quatre livres de bord;

» Deux poêles de cuisine;

» Deux bouts de corde;

» Sept vieux hamacs usés;

» Un paquet de vieux habits;

» Une carabine Winchester, une carabine à répétition, toutes les deux brisées;

» Une boîte d'échantillons minéralogiques de l'île Bennett.

» Examinant ensuite les environs de cette cache, je remarquai que des glaçons étaient venus s'échouer à quelques mètres seulement. Je continuai à explorer la plage sur une longueur de cinq à six milles et jusqu'à un mille ou un mille et demi du bord pour retrouver le canot. Mais ce fut en vain, et la nuit arriva. Le vent commençait à souffler avec force; je pris le parti de retourner à Bellock avec tous les objets que j'avais trouvés. En y arrivant je fus fort étonné d'apprendre, de la bouche de mes conducteurs, qu'encore une fois ils n'avaient plus qu'un jour de vivres pour eux et pour leurs chiens. Force me fut donc de reprendre la route d'Upper-Boulouni pour prendre de nouvelles provisions et emmener les objets que j'avais trouvés. Arrivé là, je fis un choix de tous les objets de quelque valeur et je jetai les vieux sacs-lits, les vêtements, les bottes, en un mot tout ce qui ne valait pas la peine d'être emporté. Le lendemain le vent soufflait avec rage. Néanmoins je fis mes préparatifs pour partir, mais quand ils furent terminés, tous les conducteurs sauf un me déclarèrent qu'il était impossible de se mettre en route par un vent pareil. Leur ayant déclaré de mon côté que je partirais avec ou sans eux, ils consentirent tous à me suivre, et nous partîmes pour Osoktock, la *pavarna* ou hutte-abri la plus rapprochée de Bellock. De là je me rendis à Usterda, où avait été déposé le dernier des *records* de de Long que je possédais, et dans lequel celui-ci annonçait son intention de traverser le fleuve pour suivre ensuite la rive occidentale jusqu'à ce qu'il eût trouvé une station.

» Après avoir visité Usterda je me rendis à Okasché qui se trouve à un mille plus au sud, et j'y passai la nuit dans une hutte près de laquelle s'en trouvaient d'autres remplies de neige. Le lendemain je traversai le fleuve comme de Long l'avait fait et suivis la rive occidentale dans la direction du sud, d'après les indications fournies par le *record*. Noros et Ninderman m'ayant parlé de différentes huttes dans lesquelles le capitaine s'était arrêté avec sa troupe, et en particulier de celle où Erickson était mort je prévins les indigènes que je devais visiter toutes celles que nous rencontrerions depuis Usterda jusqu'à Matvaïh. Poussant ensuite au sud aussi loin que je supposai que la troupe du capitaine avait pu aller, je traversai de nouveau le fleuve pour visiter une vieille hutte délabrée et correspondant à la description que m'avaient faite Noros et Ninderman de celle où Erickson avait expiré. Je la visitai minutieusement sans y trouver le moindre indice qui révélât le passage de de Long et de ses gens. Je continuai donc ma route vers le sud en suivant la berge orientale du fleuve, sur laquelle je trouvai une seconde hutte en bon état. Je l'examinai encore avec soin à l'intérieur et à l'extérieur mais sans y trouver aucun vestige du passage de ceux que je cherchais.

» Le vent se mit ensuite à souffler avec fureur; mes compagnons me dirent alors qu'il était absolument nécessaire que nous nous mettions en quête d'un abri ou *pararna*. Le plus rapproché était Sistergenek où nous passâmes la nuit. Le lendemain le vent soufflait avec la même rage, aussi mes compagnons étaient peu disposés à se

M. Jackson et le dessinateur du *London-News*, dans le traîneau du Gouverneur général. (T. I, Ch. XII.)

mettre en route. Mais comme nous étions presque à court de provisions et qu'ils me disaient que ces tempêtes de vent duraient quelquefois dix jours de suite, je les pressai de partir. Ils me répondirent qu'ils iraient jusqu'à Kovino, hutte qui se trouvait à quarante milles plus loin. Arrivé en cet endroit je visitai soigneusement la hutte et ses abords, mais encore sans y trouver la moindre trace de mes compagnons disparus. Je commençai alors à comprendre que j'avais perdu leur piste.

» A cette époque je n'avais plus que trois ou quatre heures de lumière par jour pour faire mes recherches. En outre, je n'avais point à compter sur les gens du pays pour me fournir des vivres. Malgré l'incapacité où je me trouvais de me tenir sur les jambes, je pouvais néanmoins, quoiqu'à moitié désemparé, résister au froid et désirais poursuivre les recherches; mais les Tongouses qui m'accompagnaient refusèrent d'affronter plus longtemps la tempête. Ils m'assurèrent que si nous continuions de marcher en avant nous finirions infailliblement par périr de froid, eux et moi.

» Il me fallut alors céder et prendre le parti de retourner à Boulouni. Le temps était si mauvais que mes conducteurs refusèrent de quitter Kovino ce jour là; je fus donc obligé d'y rester la nuit. Pendant la nuit, la tempête s'étant apaisée, nous eûmes une belle journée le lendemain. J'en profitai pour reprendre immédiatement la direction du sud avec l'intention de m'arrêter à Matvaïh. Le temps continuant à être beau, nous passâmes cette station sans nous y arrêter et poursuivîmes notre chemin pour aller camper

M. Jackson et le dessinateur du *London-News*, dans le traîneau du Gouverneur général. (T. I, Ch. XII.)

plus loin. Nous nous arrêtâmes vers onze heures du soir. N'ayant point de tente nous creusâmes un trou dans la neige, où nous nous couchâmes pour dormir. Mais pendant la nuit s'éleva une terrible tempête accompagnée d'une neige épaisse, qui dura quarante-huit heures. Pendant tout ce temps nous n'eûmes pour nourriture que du poisson gelé et cru. Aussitôt que la tempête fut un peu calmée, nous nous remîmes en route pour Bulcour, distant de quatre-vingts verstes, et nous n'y arrivâmes qu'après dix-huit heures de marche.

» Pendant ce temps la tempête avait repris avec tant de violence que les chiens, ne pouvant avancer, se couchaient et poussaient des gémissements.

» En outre les traîneaux étaient si chargés avec les objets que j'avais trouvés dans la cache de Bellock, que les conducteurs furent obligés de faire le chemin à pied, tandis que moi-même, étant hors d'état de marcher, je restai sur l'un des traîneaux. Pour comble de malheur, à une vingtaine de verstes de Bulcour, nos deux traîneaux se brisèrent successivement. Nous étions alors au milieu des ténèbres de la nuit, ce qui fit perdre beaucoup de temps pour les réparer, et le jour allait poindre lorsque nous arrivâmes à Bulcour.

» Pour ne pas entraver notre marche plus longtemps, je pris le parti de laisser à cette station la majeure partie des objets que j'emmenais avec moi et de continuer notre route jusqu'à Kumah-Surka, d'où je renverrais mes compagnons chercher ce qui était resté en arrière. La distance entre ces deux localités est de cinquante verstes,

que nous franchîmes en quatorze heures. Le lendemain je me rendis à Burulak par une route exécrable, et le surlendemain j'arrivai à minuit à Boulouni, après une absence de vingt-trois jours.

» En y arrivant j'y rencontrai encore Bartlett, Ninderman, Noros, Manson, Landertack et Anequin; l'impossibilité de se procurer des moyens de transport ayant empêché Danenhower de prendre plus de cinq hommes avec lui pour se rendre à Yakoutsk, il avait naturellement choisi les plus faibles et s'était mis en route avec eux immédiatement. Je pris donc des mesures pour le rejoindre avec ceux qui restaient et je quittai Boulouni le 1er décembre. Le 6 j'arrivai à Verchoyansk en même temps que l'ispravnik Ipatieff. Je comptais pouvoir y monter une seconde expédition pour reprendre mes recherches, mais n'ayant pu m'y procurer de provisions, et l'époque de l'année à laquelle nous étions ne permettant pas de faire de nouvelles tentatives; en outre, n'ayant que les 500 roubles que le général Tchernaieff m'avait envoyés, je me décidai à me rendre moi-même à Yakoutsk d'où, à tous les points de vue, je pourrais entrer plus facilement en communications télégraphiques avec le département de la marine. Toutefois je dois ajouter qu'avant de quitter Boulouni, j'avais promis au Cosaque commandant cette localité que s'il consentait à continuer les recherches et parvenait à trouver de Long et à rapporter les livres et les papiers de ce dernier, avant mon retour, non-seulement je lui rembourserais tous ses frais, mais je lui assurais encore une récompense de mille roubles. Je lui réitérai cette pro-

messe par écrit à Verchoyansk, où je la fis traduire par l'exilé Léon, et la lui envoyai à Boulouni par l'ispravnik, en même temps qu'une carte et toutes les instructions que je pouvais lui donner. »

Ici s'arrête le récit fait par M. Melville à M. Jackson en ce qui concerne ses premières recherches. Pour le compléter, nous allons emprunter ce qui suit au rapport qu'il adressa au secrétaire de la marine dès son arrivée à Yakoustk.

« La connaissance que j'ai acquise du pays, dit-il dans ce rapport, et les renseignements que m'ont fournis Noros et Ninderman ont fait naître en moi la quasi-certitude que de Long et ses compagnons se trouvent à l'ouest de la Léna, entre Sisteraneck et Bulcour. Ces deux localités sont séparées par une région nue et désolée, n'offrant au voyageur aucun moyen de subsistance sur une longueur de cent cinquante verstes. Pour organiser une expédition et explorer une région aussi étendue, il me fallait un personnel nombreux et l'appui spécial des autorités russes pour me faire obéir. C'est pourquoi je me suis décidé à venir jusqu'à Yakoutsk, afin de pouvoir envoyer des dépêches aux États-Unis et préparer, avec le concours des autorités russes, une nouvelle expédition pour repartir vers le nord.

. . . . . .

» Par le prochain courrier je vous transmettrai des détails circonstanciés sur l'organisation de cette expédition et sur les plans que j'aurai adoptés. Arrivés à Boulouni, M. Danenhower n'ayant trouvé de moyens de transport que

pour six personnes, prit avec lui les cinq hommes les plus faibles de sa troupe et arriva ici le 17 décembre. Les six autres sont arrivés avec moi hier soir, 5 janvier. Tous sont très bien portants à l'exception de M. Danenhower, qui souffre beaucoup des yeux, du timonier Jack Cole, atteint d'aliénation mentale, et du matelot Herbert Leach, qui a un gros doigt de pied gelé. Demain matin, M. Danenhower partira avec neuf hommes pour se rendre à Irkoutsk, d'où il gagnera les bords de l'Atlantique. Je garde avec moi H. Bartlett, mécanicien de première classe, et le maître d'équipage Ninderman. M. Danenhower emporte aux États-Unis les notes et les objets trouvés dans les différentes caches que j'ai visitées : je vous ai expédié aujourd'hui un télégramme pour vous en prévenir.

» En terminant, je dois signaler à l'attention du département la conduite ferme et courageuse du lieutenant Danenhower, qui, dans les moments les plus critiques, s'est prodigué pour sauver l'embarcation, et, dans maintes circonstances, m'a aidé de ses connaissances techniques. D'ailleurs, malgré la malheureuse circonstance qui l'a privé de son commandement légitime, l'accord le plus parfait a continué d'exister entre nous.

» La conduite de Joseph H. Bartlett, mécanicien de première classe, mérite aussi une mention spéciale. Son intelligence plus qu'ordinaire, sa bonne volonté à toute épreuve et son énergie, le rendent grandement recommandable.

» Enfin je signalerai le matelot Herbert Leach, qui, le jour de la tempête, est resté à la barre pendant onze

heures consécutives, et qui ensuite, bien qu'ayant les pieds gelés et souffrant de douleurs atroces, s'est tenu à son aviron comme les autres, sans proférer un seul murmure. »

Au rapport de M. Melville était jointe la copie des différents *records* laissés par le lieutenant de Long, que nous allons reproduire ici.

Le premier de ces *records* a été trouvé par M. Melville, près du point où aborda la troupe de de Long, en abandonnant son embarcation :

« EXPÉDITION DU STEAMER ARCTIQUE « LA JEANNETTE. »

» Delta de la Léna, lundi 19 septembre 1881.

» *La Jeannette*, écrasée par les glaces, a sombré, le 12 juin 1881, par 77° 15′ de latitude nord et 155° de longitude est. Les quatorze personnes ci-dessous dénommées faisaient partie de son équipage. Elles ont abordé ici le 17 courant. Dans le cours de l'après-midi, nous allons nous mettre en marche pour essayer d'atteindre une des stations situées sur les bords de la Léna.

» George W. DE LONG,
» Lieutenant commandant.

» 1 Lieutenant DE LONG.
» 2 Chirurgien AMBLER.
» 3 M. COLLINS.
» 4 W.-P.-C. NINDERMAN.
» 5 A. GORTZ.
» 6 Ah SAM.
» 7 ALEXIS.
» 8 H.-H. ERICKSON.
» 9 H.-H. KNACK.
» 10 C.-W. BOYD.
» 11 W. LEE.
» 12 N. IVERSON.
» 13 L.-P. NOROS.
» 14 A. DRESSLER.

» Quiconque trouvera cette note est prié de l'envoyer au secrétaire de la marine, avec une indication du temps et du lieu où il l'aura trouvée. »

(Suivait la traduction de cette note en cinq ou six langues différentes.)

Le *record* continuait :

« Un autre *record* a été déposé à environ un demi-mille au nord de l'extrémité méridionale de l'île Semenovski. Un poteau en indique la place. Au nombre de trente-trois personnes, officiers ou matelots, composant l'équipage de *la Jeannette*, nous avons quitté cette île, dans trois embarcations, le 12 courant (il y a une semaine). Dans la nuit qui suivit, nos embarcations furent séparées par un ouragan, et depuis nous n'avons plus revu les deux autres. En prévision d'un tel accident, les deux autres canots avaient reçu l'ordre de faire, chacun de leur côté, tous leurs efforts pour atteindre une des stations de la Léna, avant d'attendre les autres. Mon embarcation toucha terre le 16 courant au matin. Je suppose que nous sommes dans le delta de la Léna. Depuis notre départ de l'île Semenovski, je n'ai pas eu une seule occasion de vérifier notre position. Après deux jours d'essais infructueux pour atteindre le rivage ou pour entrer dans l'un des bras du fleuve, j'ai abandonné mon canot, et nous avons gagné la terre, en marchant à gué pendant l'espace d'un mille et demi, emportant avec nous nos provisions et tous nos effets. Nous allons maintenant, avec l'aide de Dieu, essayer de gagner par terre

l'une des stations du bord du fleuve, qui se trouve, je crois, à quatre-vingt-quinze milles. Nous sommes tous bien portants; nous avons pour quatre jours de provisions, des armes et des munitions; nous n'emportons, en outre, que le livre du navire, des papiers, des couvertures, des tentes, et quelques médicaments; nous avons donc des chances de nous en tirer.

» George W. DE LONG,

» Lieutenant de la marine des États-Unis. »

« Le second *record* fut trouvé, dans une hutte, par un chasseur yakoute, qui me le remit à Upper-Boulouni.

» George MELVILLE,

» Aide-ingénieur de la marine des États-Unis. »

RECORD N° 2.

« Dans une hutte du delta de la Léna,
à environ douze milles de la pointe du delta.

» Lundi, 26 septembre 1881.

» Quatorze hommes, officiers ou matelots, du steamer arctique *la Jeannette*, appartenant à la marine des États-Unis, sont arrivés ici hier soir, et vont continuer leur route vers le sud ce matin. On trouvera un *record* plus détaillé dans une boîte en fer-blanc, que nous avons

suspendue dans une cabane située sur la rive droite du bras le plus large de la Léna, à quinze milles au nord d'ici.

» George W. DE LONG,

» Lieutenant commandant.

» L'aide-chirurgien AMBLER.
» M. J.-J. COLLINS.
» A. GORTZ.
» W.-F.-C. NINDERMAN.
» A. DRESSLER.
» H.-H. ERICKSON.
» Ah SAM.
» H.-H. KNACK.
» ALEXIS.
» G.-H. BOYD.
» L.-P. NOROS.
» W. LEE.
» N. IVERSON. »

« Le troisième *record* a été trouvé dans une hutte par un chasseur yakoute, qui me l'a remis à Upper-Boulouni.

» George MELVILLE,

» Aide-ingénieur de la marine des États-Unis. »

RECORD N° 3.

« EXPÉDITION ARCTIQUE DU STEAMER « LA JEANNETTE. »

» Dans une hutte du delta de la Léna, supposée voisine de Tchobogolje.

» Jeudi, 22 septembre 1881.

» Les noms suivants sont ceux de quatorze personnes ayant appartenu comme officiers ou matelots à l'équipage de *la Jeannette*; elles sont arrivées ici hier, dans l'après-midi, en venant à pied de l'Océan Arctique.

» Geo. W. DE LONG,

» Commandant de l'expédition, lieutenant de la marine des États-Unis.

» Quiconque trouvera cette note est prié de l'envoyer au secrétaire de la marine des États-Unis, en y joignant l'indication de l'époque et de l'endroit où il l'a trouvée. (La même note était traduite en six langues.)

» Lieutenant DE LONG.
» L'aide-chirurgien AMBLER.
» M. COLLINS.
» W.-F. NINDERMAN.
» H.-H. ERICKSON.
» A. GORTZ.
» G.-H. BOYD.
» N. IVERSON.
» A. DREESLER.
» H.-H. KNACK.
» L.-P. NOROS.
» W. LEE.
» Ah SAM.
» ALEXIS.

» *La Jeannette* fut écrasée par les glaces et sombra le 12 juin 1881, par 77° 15′ de latitude nord et 155° de longitude est, après vingt-deux mois de dérive à travers l'océan, au milieu d'une immense plaine de glace. Les trente-trois hommes, officiers et matelots, composant son équipage, ont traîné trois bateaux et leurs provisions, sur la nappe de glace, jusqu'au 76° degré 38′ de latitude nord et 150° 30′ de longitude est, où ils ont abordé sur une île nouvelle — l'île Bennett — le 19 juillet. De là, ils se sont dirigés vers le sud, tantôt dans leurs embarcations, tantôt en traînant celles-ci sur la glace, jusqu'au 10 septembre. Ce jour-là, ils abordèrent à l'île Semenovski, qui se trouve à quatre-vingt-dix milles au nord de ce delta. Le 12 septembre, ils en partirent ensemble avec leurs embarcations; mais pendant la nuit suivante, ils furent séparés par un ouragan. Depuis je n'ai revu ni l'un

ni l'autre des deux autres bateaux, ni aucun des hommes qui les montaient. Ces derniers sont divisés comme suit:

» Le canot n° 2 porte: le lieutenant Chipp, M. Dunbar, A. Sweetman, W.-S. Hornell, R. Star, H.-D. Warren, A.-P. Kuehne et P. Johnson.

» La baleinière: l'aide-ingénieur Melville, le lieutenant Danenhower, M. Newcomb, J. Cole, J.-H. Bartlett, H. Wilson, S. Landertack, F. Manson, Charles Long Sing, Anequin et H.-W. Leach.

» Mon embarcation ayant résisté à l'ouragan, découvrit la terre dans la matinée du 16 courant. Après deux jours de tentatives inutiles pour aborder, à cause des bas-fonds, nous abandonnâmes le canot pour nous rendre à gué jusqu'au rivage, en emportant nos armes, nos provisions et nos notes à douze milles environ du nord-est de ce point. Nous avons tous un peu souffert du froid, de l'humidité et du manque d'abri, et trois des hommes sont devenus boiteux; mais comme il ne nous restait que pour quatre jours de vivres, nous avons été obligés de nous rationner et de marcher quand même vers le sud. Le lundi 19 septembre, nous avons abandonné sur le rivage une partie de nos effets, que nous avons amoncelés au pied d'un poteau où on les trouvera. Les plus précieux sont un chronomètre, deux années du livre de loch du navire, une tente, etc., que nous étions complétement incapables de porter. Il nous a fallu quarante-huit heures pour franchir ces douze milles, à cause de nos malades. Ces deux huttes m'avaient paru une place convenable pour nous arrêter, pendant que j'enverrais le

chirurgien et Ninderman en avant, pour nous chercher du secours. Mais la nuit dernière, nous avons tué deux rennes, qui nous donnent de la nourriture en abondance pour le moment, et nous en avons vu un si grand nombre d'autres, que nous sommes sans inquiétude pour l'avenir. Aussitôt que nos trois malades seront guéris, nous reprendrons notre route à la recherche d'une des stations de la Léna. »

« Samedi, 24 septembre, 8 h. du matin.

» Nos trois boiteux étant en état de marcher, nous allons reprendre notre voyage, avec des rations de chair de renne pour deux jours, autant de pemmican et trois livres de thé.

» George W. DE LONG,
» Lieutenant commandant. »

« Le quatrième *record* a été trouvé dans une hutte, par un chasseur yakoute, qui me l'a donné à Upper-Boulouni.

» George MELVILLE,
» Aide-ingénieur de la marine des États-Unis. »

« Samedi, 1er octobre 1881

» Quatorze hommes, officiers ou matelots, appartenant au steamer arctique de *la Jeannette*, de la marine des États-Unis, sont arrivés à cette hutte le mercredi 28 septembre. Ayant été forcés d'attendre que le fleuve soit pris par les glaces, ils se préparent à le traverser ce matin,

pour gagner la rive occidentale et poursuivre leur voyage à la recherche d'une des stations de la Léna.

» Nous avons deux jours de vivres; mais comme jusqu'ici nous avons été assez heureux pour nous procurer du gibier, pour suffire à nos plus pressants besoins, nous envisageons l'avenir sans crainte.

» Tous les hommes de notre troupe sont bien portants à l'exception d'Erickson, à qui on a enlevé les orteils qu'il avait gelés. On trouvera d'autres *records* dans diverses huttes, sur la rive orientale de ce cours, que nous avons suivi en venant du nord.

» George W. DE LONG,

» Lieutenant de la marine des États-Unis, commandant de l'expédition. »

Enfin, comme dernière annexe à son rapport, M. Melville y avait joint le commencement de dépêche que Kusma, on se le rappelle, avait pour ainsi dire arrachée des mains de Ninderman à Kumah-Surka. Voici en quels termes M. Melville l'annonce au secrétaire de la marine :

« Ce papier est une copie de la note donnée à Kusma, qui l'a apportée à Boukouff, où il me l'a remise. C'est la première nouvelle que j'ai reçue du canot n° 1.

» George MELVILLE,

» Aide-ingénieur. »

« 6 novembre.

» Steamer arctique *Jeannette* perdu le 11 juin. Abordés sur la côte de Sibérie le 25 septembre environ. Désirons

secours pour retourner près du capitaine, du docteur et de neuf autres de nos compagnons.

» William C.-F. NINDERMAN,
» Louis P. NOROS. »

Aussitôt son arrivée à Yakoutsk, M. Melville s'empressa d'expédier vià Irkoutsk le télégramme suivant au secrétaire de la marine à Washington, qui le reçut le 20 janvier :

« Ordres pour rester avec deux hommes, afin de recommencer les recherches en mars et pour que Danenhower et les neuf autres survivants retournent aux États-Unis. Danenhower a en partie recouvré la vue.

» MELVILLE. »

Le secrétaire Hunt s'empressa de faire parvenir à Melville les ordres que celui-ci demandait.

En même temps que l'ingénieur Melville envoyait cette dépêche au secrétaire de la marine, et sans attendre la réponse de ce dernier, qui, nécessairement, ne pouvait lui parvenir de sitôt, il se mit activement à faire les préparatifs de sa seconde expédition. D'un autre côté, il s'adressait aux autorités russes, pour que des recherches fussent faites pendant l'hiver. Nous l'avons déjà vu donner des instructions écrites au Cosaque qui commandait à Boulouni, et lui promettre une forte récompense s'il trouvait de Long et ses compagnons ; de même il expédia à l'ispravnik de Verchoyansk les instructions qui suivent et dont une copie fut envoyée par lui aux États-Unis, en

même temps que son rapport et par le même courrier qui emportait sa dépêche à Irkoutsk.

Voici ces instructions :

« Je désire et c'est également le souhait du gouvernement des États-Unis d'Amérique et des promoteurs de l'expédition, que des recherches actives et incessantes soient faites pour retrouver mes compagnons des deux canots disparus. Le lieutenant de Long et ceux qui l'accompagnent, formant ensemble une troupe de douze personnes, seront rencontrés sur la rive occidentale de la Léna.

» Ils sont au sud de la petite station de chasse située à l'ouest de la hutte connue des Yakoutes sous le nom de Qu Vina.

» Ces hommes étaient dans l'impossibilité de venir aussi loin que Bulcour. J'ai déjà traversé cette région, mais en suivant la rive du fleuve. Il est donc nécessaire d'explorer plus attentivement et sur une certaine largeur les terrains élevés qui se trouvent en retrait du fleuve, aussi bien que la rive elle-même.

» J'ai déjà visité bon nombre de huttes et de cabanes; peut-être cependant, ne les ai-je pas toutes visitées : c'est pourquoi il est indispensable que toutes, grandes et petites soient fouillées pour y rechercher les livres, les papiers, et les corps des gens de cette troupe. Des hommes privés de vivres et mal vêtus auront naturellement cherché un abri dans les huttes qu'ils auront rencontrées sur leur chemin, et, s'ils sont épuisés, peut-être les rencontrera-t-ou dans l'une d'elles.

» S'ils se sont sentis incapables de porter plus loin leurs livres et leurs papiers, ils les auront laissés dans une hutte. Mais s'ils sont parvenus à les transporter au sud de la contrée qui s'étend de Matvaïh à Bulcour, on trouvera ceux-ci réunis en tas au pied de quelque objet placé de façon à attirer l'attention des gens envoyés à la recherche. Un mât ou une pile de bois aura été établi à côté ou au-dessus. Dans le cas où ces livres et ces papiers viendraient à être découverts, on devra les expédier au ministre américain résidant à Saint-Pétersbourg; cependant, s'ils étaient trouvés à une époque où l'on pût me les faire parvenir avant mon départ, je désire qu'ils me soient adressés.

» Quant aux cadavres qui viendraient à être découverts, je désire qu'il soient transportés sur un point central, et aussi près que possible de Boulouni. On les déposera côte à côte à l'intérieur d'une hutte pour qu'ils puissent être reconnus plus tard; ensuite la hutte devra être fermée soigneusement et recouverte d'une épaisse couche de terre ou de neige et rester dans cet état jusqu'à ce que des personnes envoyées d'Amérique arrivent avec les pouvoirs nécessaires pour prendre des dispositions définitives à leur égard. En recouvrant la hutte de terre ou de neige on devra le faire de telle façon que les animaux féroces ne puissent pénétrer jusqu'aux cadavres et les détruire.

» Les recherches pour le petit canot qui contenait huit hommes devront être faites depuis l'embouchure occidentale de la Léna jusqu'à celle de la rivière Jana et même

C'était plaisir de voir grimper ces vigoureux petits chevaux, on eût dit de gros chats.
(T. I, Ch. XIII.)

au-delà de celle-ci. Jusqu'à ce jour on n'a reçu aucune nouvelle de cette embarcation. Mais comme les trois canots devaient se rendre à Barkin pour gagner ensuite l'embouchure de la Léna, il est naturel de supposer que le lieutenant Chipp, s'il a pu résister à l'ouragan, s'est dirigé sur ce point. Mais si, pour une cause quelconque, il n'a pu trouver une des embouchures de la Léna, il aura continué à longer, soit à l'ouest de Barkin, pour pénétrer dans le bras septentrional de fleuve, soit au sud, pour prendre une des entrées latérales de celui-ci. Si ce plan ne lui a pas réussi, il peut, chassé par le mauvais temps ou pour quelque autre cause, avoir été forcé de suivre la côte vers l'embouchure de la Jana.

» Des recherches actives et persistantes doivent commencer immédiatement pour être continuées jusqu'à ce que les hommes, les livres et les papiers soient retrouvés. On devra prendre un soin particulier à ce qu'une exploration minutieuse soit faite de la contrée où se trouve de Long et ses compagnons, dès le début du printemps, au moment où la neige commence à disparaître et avant la crue du fleuve. Un ou plusieurs officiers américains viendront, selon toute probabilité, à Boulouni pour participer aux recherches; mais les recherches dont il est question dans ces instructions devront être conduites indépendamment de toutes autres et faites sous la direction des autorités russes compétentes.

» George W. Melville. »

Quelques jours plus tard, le 10 janvier, Melville écrivit

encore au secrétaire de la marine à Washington pour lui faire connaître le plan de la nouvelle campagne qu'il se proposait d'entreprendre :

Voici la lettre qu'il lui adressait.

« Yakoutsk, 10 janvier 1882.

» A l'honorable secrétaire de la marine, Washington.

» Monsieur,

» J'ai l'honneur de vous soumettre le plan de campagne suivant, que je me propose d'adopter pour la recherche des hommes disparus des canots n° 1 et n° 2. Je vous adresse en même temps l'état des vivres et la liste des effets et autres objets qui nous seront nécessaires pour une absence de six mois. Toutefois, si nous étions forcés d'attendre dans le delta que le fleuve soit pris par les glaces pour revenir à Yakoutsk, ces provisions devraient être renouvelées par les autorités russes de cette dernière ville. Il est peut-être bon de vous prévenir en ce moment que toutes les provisions pour Boulouni et le delta y sont amenées à dos de cheval ou dans des traîneaux attelés de rennes, et que le trajet de 2,000 verstes qui sépare Boulouni d'Yakoutsk ne peut s'effectuer que pendant l'hiver; il serait donc possible que nous fussions obligés de rester à Boulouni ou dans les environs jusqu'au mois de novembre prochain.

» Les opérations de la recherche seront effectuées par trois partis. En voici le plan : Je me propose d'établir à Boulouni le dépôt de toutes nos provisions. Le centre de

nos opérations sera aux Deux-Croix, près du mont Jai. L'un des partis se rendra à Sisteraneck, au nord, pour revenir en explorant le pays jusqu'aux Deux-Croix; le second explorera, en marchant vers le sud, la moitié du chemin entre les Deux-Croix et Bulcour; enfin le troisième partira de ce dernier point dans la direction du nord pour se rendre aux Deux-Croix. Ces trois partis peuvent explo rer toutes la contrée entre Sisteraneck et Bulcour dans les vingt jours qui suivront leur départ du dépôt. Cette exploration terminée, le dépôt sera transporté à Cathcontee, entre Sisteraneck et Ouvina; un des partis explorera le bras septentrional et le bras occidental de la Léna jusqu'à la rivière Olenek; le second descendra le bras nord-ouest, visitant la contrée jusqu'à Upper-Boulouni; enfin le troisième partira d'Upper-Boulouni, sur la côte nord-ouest, se dirigeant au sud-ouest à la rencontre du second parti. Les recherches pour de Long et Chipp seront alors terminées à l'ouest jusqu'au bas Olenek.

» Cette contrée explorée nous transporterons notre dépôt à Provarnia n° 6, d'où deux partis se dirigeront au nord, l'un en explorant le bras septentrional de la Léna, l'autre en suivant la ligne des côtes est et ouest jusqu'à ce qu'il rencontre le premier, et tous les deux reviendront à travers les terres jusqu'à Provarnia, d'où ils transporteront le dépôt au n° 18.

» De là un des partis fera le tour complet de l'île portant le n° 18, se dirigeant d'abord au sud-est, puis au nord, pour tourner au sud-ouest et reprendre la direction de l'est afin de revenir à son point de départ; les deux autres

exploreront la côte jusqu'à Barkin, et, à l'ouest, jusqu'au bras se dirigeant au sud-ouest vers Usterda, puis transporteront le dépôt à Bikoff pour explorer la ligne de côte au sud-est de ce point jusqu'au fond de la baie. Là les trois partis se partageront la besogne comme suit : deux d'entre eux se rendront en ligne directe jusqu'à la côte qui se trouve en face de Bikoff, de l'autre côté de la baie, où ils se sépareront pour opérer, l'un en remontant au nord et à l'est jusqu'au cap nord (cap Burkia) et revenir ensuite à Bikoff; l'autre en descendant vers le fond de la baie, où il rencontrera le troisième venant le long de la côte; après leur rencontre, ces deux partis reviendront également à Bikoff.

» Toutes ces explorations peuvent être achevées avant les inondations qui suivent la fonte des neiges; mais il sera nécessaire d'attendre la disparition des glaces avant d'essayer d'explorer en canot la partie de la côte qui s'étend jusqu'à la rivière Jana. En considérant la position qu'occupaient les trois embarcations avant que l'ouragan ne souffle du nord-est, il semble impossible que le second canot ait été porté par les courants, à l'est de la Jana.

Sur l'avis et du consentement du général P. Tscheniroff (?), j'ai engagé comme auxiliaires Buhokoff et un sergent cosaque du nom de Peter Kolenkin, le premier à raison de 100 roubles par mois, et le second à raison de 50; je dois, en outre, leur fournir les vivres et les vêtements pendant le temps des recherches. De plus, j'ai télégraphié à M. Sibiriakoff, le propriétaire du steamer la *Léna*, pour le prier de m'adjoindre M. Guenbeck, capitaine

de ce navire, pour m'accompagner au delta, et m'aider dans les recherches. Les trois partis seront composés comme suit :

» Premier parti : L'aide-ingénieur Melville et le capitaine Guenbeck.

» Second parti : William C.-F. Ninderman et M. Buhokoff.

» Troisième parti : James H. Bartlett et le sergent Kolenkin.

» Chaque parti aura, en outre, un Yakoute pour conduire les chiens.

» Pendant l'été on peut se procurer de la chair de renne et du poisson dans le delta de la Léna. Je serai à Boulouni vers le 15 février, et je commencerai les recherches vers le 1er mars, c'est-à-dire aussitôt que les tempêtes du printemps le permettront.

» Vous trouverez ci-inclus la liste de nos provisions de bouche et la carte du delta de la Léna, sur laquelle sont marqués les points où nous établirons nos dépôts, etc.

» Le général Tchernaieff m'a promis que toutes nos provisions seraient rendues à Boulouni le 15 février. Nous partirons aussitôt que possible, comptant pour vivre sur les ressources de la contrée.

» J'ai l'honneur d'être, etc.

» George W. Melville,

» Aide-ingénieur de la marine des États-Unis ».

Après l'envoi de ce plan de campagne, les préparatifs de l'ingénieur Melville ne furent pas de longue durée. En

effet, le 27 janvier, il télégraphiait de Yakoutsk au secrétaire de la marine à Washington :

« J'ai l'honneur de vous informer que j'ai terminé aujourd'hui mes préparatifs et complété mes provisions de toute nature. Je quitterai Boulouni dans la journée pour me rendre dans le delta et poursuivre mes recherches. Notre convoi de vivres est parti depuis quatre jours, et, à moins de circonstances imprévues, je serai à l'embouchure du fleuve avant le 1er mars. Du 8 mars au mois d'octobre, aucun service postal régulier n'existant entre Boulouni et Yakoutsk, vous ne devrez pas vous inquiéter de moi ni de mes compagnons, si vous ne recevez pas de nouvelles pendant ce laps de temps. D'ailleurs, je vous tiendrai au courant de mes mouvements aussi souvent que je le pourrai. »

En effet, on ne devait pas recevoir de si tôt des nouvelles de Melville, et les mois de février, de mars et d'avril s'étaient successivement écoulés, lorsqu'enfin, le 5 mai, le télégraphe apporta les trois dépêches suivantes :

PREMIÈRE DÉPÊCHE.

« Station du Renne-Kenurack, district de Verchoyansk,
» 10 avril 1882.

» Le bruit court, parmi les Tongouses, que cinq hommes ont été trouvés par les indigènes à l'embouchure de la Léna.

» Ils en dépeignent un comme portant un uniforme brodé d'or.

» Noros me dit que le capitaine de Long portait son uniforme sous son ulster au moment où il a débarqué.

» Je ne vous donne ceci que comme une rumeur, mais on doit se rappeler que les nouvelles se répandent avec une extrême rapidité parmi les Tongouses.

» JACKSON. »

DEUXIÈME DÉPÊCHE.

« 40 milles au-delà de Kenurack, 12 avril 1882.

» Une estafette cosaque vient d'arriver, apportant des dépêches annonçant que le corps du capitaine de Long et ceux de dix de ses hommes ont été trouvés réunis dans un même endroit.

» Cette estafette emporte des dépêches cachetées, que vous recevrez en même temps que celles-ci.

» JACKSON. »

Ces dépêches cachetées, que contenaient-elles ? Hélas, la confirmation pure et simple de la précédente. L'une était adressée au *New-York Herald*, et l'autre au secrétaire de la marine des États-Unis. Toutes les deux étaient identiques ; en voici la teneur :

« Delta de la Léna, 24 mars 1882.

» J'ai trouvé le lieutenant de Long et ses compagnons tous morts.

» Tous les livres et tous les papiers ont été retrouvés.

» Je reste pour continuer à chercher la troupe commandée par le lieutenant Chipp.

» MELVILLE. »

CHAPITRE XII.

Voyage de M. Jackson,

Correspondant du New-York Herald.

Départ de Londres. — Arrivée à Saint-Pétersbourg. — Visite au général Ignatieff. — Visite au général Anoutchine, gouverneur général de la Sibérie orientale. — Une *podoroschnaya de la couronne*. — Témoignages de bienveillance du général Anoutchine. — M. Hoffman, notre chargé d'affaires à Saint-Pétersbourg. — Départ de Saint-Pétersbourg pour Moscou et Orenbourg. — Les chemins de fer russes. — Arrivée à Orenbourg. — Le propriétaire de l'hôtel de l'Europe. — Visite au gouverneur d'Orenbourg. — Le général Anoutchine a mis son propre traîneau à ma disposition pour faire le voyage jusqu'à Irkoutsk.

Conformément à vos instructions, je suis parti de Londres le 7 janvier, pour aller au-devant des survivants de *la Jeannette* dont quelques-uns ont déjà quitté l'embouchure de la Léna, pour retourner en Amérique. Après les avoir rencontrés je poursuivrai mon voyage jusqu'à Yakoutsk, et, au besoin, jusqu'à l'embouchure de la Léna. Dans ce dernier cas je me joindrai aux autorités russes, à qui je prêterai mon concours pour les aider dans l'accomplissement du devoir de courtoisie internationale que le czar a lui-même imposée a ses représentants de la partie nord-est de son vaste empire. Arrivé à Paris le lendemain 7, j'ai pris les nombreuses lettres adressées

aux gens de *la Jeannette*. Le jour suivant j'étais en route pour Saint-Pétersbourg. J'ai du m'arrêter pendant une demi-journée à Berlin pour y faire viser mon passeport à l'ambassade russe, de sorte que je n'arrivai que le 12, à 6 heures du soir, dans la capitale de l'empire russe, c'est-à-dire la veille du nouvel an.

Le moment était mal choisi pour un homme pressé ; il me fallait, en effet, rendre visite au général Ignatieff, ministre de l'intérieur, et le jour du nouvel an est un jour de repos pendant lequel toutes les affaires publiques et officielles sont religieusement suspendues. Je devais, en outre, voir le général Anoutchine, gouverneur de la Sibérie orientale, alors à Saint-Pétersbourg et enfin m'occuper de tous les préparatifs nécessaires pour un voyage aussi long que celui que j'allais entreprendre au milieu des rigueurs de l'hiver.

Heureusement les excellences et les hauts dignitaires de l'empire se contentèrent d'un jour de congé. Dès le samedi matin, quelques minutes après dix heures, je pus donc rendre ma visite au général Ignatieff, qui me reçut de la façon la plus courtoise. C'est à peine si j'eus quelques minutes à attendre. Le général se souvenait de moi. Nous nous étions, en effet, rencontrés fréquemment pendant la campagne de Bulgarie, et ce fut sur cette guerre que roula d'abord la conversation, puis, naturellement celle-ci, tomba sur le voyage de *la Jeannette* et sur l'arrivée, à Saint-Pétersbourg, de la nouvelle du naufrage et de ses suites.

Le 14 janvier, si vous vous rappelez, on n'avait encore

de nouvelles précises que du canot n° 3, arrivé à l'embouchure de la Léna avec l'ingénieur Melville, le lieutenant Danenhower et neuf matelots. On savait aussi que deux matelots du canot n° 1, dans lequel se trouvaient le capitaine de Long, M. Jerôme Collins, correspondant du *Herald*, le docteur Ambler et douze marins, étaient arrivés seuls à Boulouni. Ces deux hommes, Ninderman et Noros, venaient annoncer l'arrivée de la troupe du capitaine dans la delta, et en même temps chercher des secours. Quant au canot n° 2, commandé par le lieutenant Chipp, on n'en avait absolument aucune nouvelle. Le général Ignatieff n'en savait pas davantage, car la nouvelle publiée par les journaux de Saint-Pétersbourg, qu'on avait découvert un canot contenant quatre cadavres, lui paraissait dénuée de tout fondement, absolument comme celle publiée dans les journaux de Moscou, que le canot n° 3 avait été découvert par les gens envoyés à la recherche des naufragés, et qui n'avaient trouvé que des cadavres.

Le général me donna l'assurance qu'il m'aiderait de tout son pouvoir. Il me conseilla d'aller trouver le gouverneur général de la Sibérie orientale, et me remit une lettre pour le directeur des postes. Dans cette lettre, il priait ce fonctionnaire de me procurer un interprète. Il me fit ensuite le récit de quelques-uns de ses voyages en Sibérie, pendant l'hiver. Sa conversation fut fort intéressante, car le général est un beau conteur, qui s'entretient volontiers avec les correspondants de journaux sur toutes sortes de sujets autres que ceux qui touchent à la politique. Il me raconta que dans une circonstance il avait fait le

trajet d'Irkoutsk à Orenbourg en quatorze jours, soit cent soixante dix milles par jour. Il est vrai que dans cette occasion il était mandé par le czar, pour affaires urgentes, et qu'il voyagea jour et nuit sans s'arrêter autrement que pour renouveler son attelage.

J'eus à m'applaudir de m'être rendu chez le général Ignatieff dès la première heure, car avant onze heures, les salons d'attente étaient encombrés d'officiers aux brillants uniformes, et de députations envoyées de villes éloignées, qui attendaient patiemment leur tour d'audience.

Ma seconde visite fut pour le général Anoutchine, gouverneur général de la Sibérie orientale. Celui-ci doit passer l'hiver à Saint-Pétersbourg, et n'a l'intention de retourner à Irkoutsk, siège de son gouvernement, qu'au moi de mai. Le but de ma visite était d'obtenir une *podoroschnaya*, ou laisser-passer pour la route d'Orenbourg à Irkoutsk et de demander au général, quelques indications pour la suite de mon voyage. Après avoir lu le récit captivant des aventures de Michel Strogoff, dans le roman de Jules Verne, qui, j'ai le regret de l'avouer, est le guide le plus connu et le plus suivi des voyageurs en Sibérie, je m'étais imaginé qu'Ekaterinsbourg, tête de ligne du chemin de fer qui traverse l'Oural, était le point de départ ordinaire de ceux qui visitent la Russie d'Asie. Ce qui venait encore corroborer cette idée; je savais que la mission géographique, envoyée récemment de Saint-Pétersbourg pour étudier le cours de la Léna, suivait cette route. Mais le général Anoutchine m'apprit que cette voie n'é-

tait d'ordinaire suivie qu'en été. On laisse alors le chemin de fer à Nijni Novgorod pour prendre le bateau à vapeur jusqu'à Perm ; là, on reprend la ligne ferrée d'Ekaterinsbourg. En hiver, les voyageurs sont obligés de faire en traîneau la route de Kazan à Perm, et de suivre le lit du fleuve, ce dernier étant toujours glacé en en cette saison. La voie ferrée qui doit relier ces deux villes et que les cartes portent indiquée par des lignes pointées n'est pas encore terminée. Le général Anoutchine m'expliqua en outre, que la mission géographique avait pris la ligne d'Ekaterinsbourg de préférence à celle d'Orenbourg uniquement parce qu'elle devait rencontrer à Nijni Novgorod des facilités pour se procurer les traîneaux dont elle avait besoin pour transporter ses nombreux bagages, qu'elle n'eût pas rencontrés ailleurs. Il me conseilla donc de me faire préparer, pour le lundi suivant, un laisser-passer et tous les papiers dont je pouvais avoir besoin. Fidèle à sa promesse, il tenait à ma disposition, un passeport avec le sceau de la couronne, et quand j'y retournai le lundi, il me remit, en outre, une lettre dans laquelle il me recommandait aux autorités de toutes les stations que je devais traverser ; enfin, il me dit qu'il avait télégraphié aux gouverneurs d'Orenbourg, de Tomsk et de Tobolsk pour les prévenir du jour probable de mon arrivée, et pour les prier d'inviter leurs subalternes à me rendre tous les services que je pourrais leur demander. Mais sa bienveillance ne devait pas s'arrêter là, comme vous le verrez tout à l'heure.

Le général Anoutchine semble, en vérité, avoir dimi-

nué de moitié les fatigues et les ennuis de mon voyage. Son télégramme à mis à mon service une véritable armée de hauts fonctionnaires et sa lettre finira d'aplanir la majeure partie des difficultés que je peux rencontrer dans mon voyage au delà d'Irkoutsk.

En face de tant de prévenances, vis-à-vis de moi, simple représentant du *Herald*, de la part du général Anoutchine, vous seriez sans doute tentés de croire que celui-ci aurait pu s'en prévaloir pour exiger de moi un tribut quelconque de reconnaissance; cependant il n'en fut rien, car il me déclara qu'en agissant ainsi il ne faisait qu'aller au-devant des désirs du czar, son maître. Le czar avait, en effet, donné l'exemple, car aussitôt l'arrivée de la nouvelle du désastre de *la Jeannette*, il avait fait télégraphier à Irkoutsk, et à Yakoutsk pour que tout soit mis en œuvre, afin de porter secours aux gens de l'équipage.

Peut-être me saura-t-on gré, de dire quelques mots du passeport ou *podoroschnaya*, qui me fut remis par le général et d'en donner la traduction. D'abord, je dirai qu'il y a trois sortes de *podoroschnaya* : la *podoroschnaya* des courriers, la *podoroschnaya* de la couronne avec deux sceaux, et la *podoroschnaya* ordinaire avec un sceau unique. Celle qni me fut remise, était une *podoroschnaya* de la couronne, c'est-à-dire avec deux sceaux ; c'est celle qu'on donne aux hauts fonctionnaires qui voyagent sur les routes postales de l'Empire. Cette pièce m'octroyait le droit d'exiger des chevaux et d'en obtenir de préférence à tous autres voyageurs; sauf, bien entendu, les courriers du czar et les hauts fonctionnaires appelés à Saint-

Pétersbourg pour affaires urgentes, comme dans le cas du général Ignatieff, cité plus haut. Ce passeport me permet donc d'exiger des chevaux dant toutes les stations de poste, et, au besoin, d'imiter l'exemple d'Ivan Ogareff, en faisant dételer ceux des traîneaux de personne n'ayant qu'un laisser-passer de troisième classe. Au nombre des avantages multiples attachés à ce précieux papier, se trouve, je crois, celui de réduire de moitié les frais de transport, réduction dont jouissent tous les heureux possesseurs d'une *podoroschnaya* de la couronne et les employés du gouvernement.

Voici maintenant la traduction de cet inestimable document :

PODOROSCHNAYA DE LA COURONNE

» Au nom de Sa Majesté impériale le czar Alexandre Alexandrovitch, souverain de toutes les Russies, etc., etc., etc.

» De Saint-Pétersbourg à Irkoutsk, on fournira, sans le moindre délai, à M. ***, correspondant spécial du *New-York Herald*, les chevaux dont il aura besoin, jusqu'au nombre maximum de cinq, pour lesquels il paiera le prix porté au tarif.

» Fait à Saint-Pétersbourg, le 4 janvier (16 janvier) 1882.

» Pour le chef de chancellerie et le gouvernement d'Irkoutsk,

» GOREW. »

Je joins à cette pièce la copie de la lettre que me remit le gouverneur général :

« Le porteur de la présente, M. ***, quitte Saint-Pétersbourg pour se rendre dans la Sibérie orientale, où il va secourir des gens de l'équipage du navire envoyé à la découverte du pôle, le steamer *Jeannette*, naufragé dans l'Océan Arctique.

» En conséquence, toutes autorités locales de la Sibérie orientale sont invitées à fournir, dans les limites de la loi et de leurs attributions, toute l'aide dont M. *** peut avoir besoin; elles devront spécialement faciliter, par tous les moyens, la rapidité de son voyage aller et retour; elles devront, en outre, satisfaire à tous ses désirs légitimes dans les conditions ci-dessus énoncées.

» Saint-Pétersbourg, 4 janvier 1882.

» Le gouverneur général de la Sibérie orientale, membre du conseil de l'état-major impérial,

» Général-lieutenant ANOUTCHINE.

» Contresigné : A. URSAFF, membre du conseil impérial et chef de la chancellerie des voyages. »

L'espace me manque pour vous donner la traduction d'une autre pièce que je crus aussi m'être absolument nécessaire pour acheter des armes à Saint-Pétersbourg. Depuis l'apparition du nihilisme, il est obligatoire d'avoir une permission spéciale du chef de la police pour acheter, se servir ou porter des armes. En sortant de chez le général Anoutchine, je me rendis donc, avec sa lettre, chez le général Kotsoff, qui occupe actuellement le poste de

M. Jackson et le gouverneur de Krasnoyarsk recevant la dépêche de Danenhower. (T. I, Ch. XIV.)

chef de la police. Celui-ci fut un peu surpris de se voir déranger ce jour-là, qui était un jour de fête, celui de la bénédiction des eaux de la Néva. Mais, au premier coup d'œil jeté sur ma lettre, il s'empressa de désigner un employé pour libeller le permis de port d'armes que je sollicitais. C'est en vertu de ce permis que je pus devenir l'heureux possesseur de deux revolvers, l'un pour moi et l'autre pour mon interprète; d'un fusil de chasse, pour le cas où je me trouverais en péril de mourir de faim, et d'une carabine à répétition Winchester, spécialement destinée à recevoir les loups affamés en quête de leur pâture ou les maraudeurs Kirghiz, si ces derniers s'avisaient de jouer le rôle de détrousseurs de grand chemin sur notre passage.

Je n'ai point encore parlé des mille attentions dont je fus l'objet de la part de M. Hoffman, notre chargé d'affaires à Saint-Pétersbourg. Il avait déjà expédié des lettres adressées aux gens de *la Jeannette*, en les recommandant au gouverneur intérimaire d'Irkoutsk; il m'en remit encore un paquet qui m'était expédié de Paris, ainsi que d'autres, et des télégrammes adressés à de Long, à Collins, etc. M. Hoffman a toujours montré le plus vif intérêt pour tout ce qui concerne *la Jeannette*. C'est par son intermédiaire qu'est entretenue l'active correspondance télégraphique, relative aux naufragés de ce navire, qui existe entre Saint-Pétersbourg et Washington. D'un autre côté, les autorités russes, m'a dit M. Hoffman, ont, en toutes circonstances et par tous les moyens possibles, montré les sentiments les plus cordiaux et la plus grande

M. Jackson et le gouverneur de Krasnoyarsk recevant la dépêche de Danenhower. (T. I, Ch. XIV.)

courtoisie dans tout ce qu'elles ont fait pour l'équipage de *la Jeannette*.

Lord Loftus était venu personnellement m'inviter à l'aller voir avant mon départ pour la Sibérie; mais, au milieu de la confusion causée par mes préparatifs, je n'ai pu, malheureusement, me rendre à cette aimable invitation.

J'ai reçu également la visite du chevalier Obreskoff, chef du cabinet particulier du général Ignatieff, qui venait, au nom du général et au sien, me souhaiter un heureux voyage.

M. Alexandre Weikoff, un des membres les plus connus de la Société impériale de géographie russe, est aussi venu à l'hôtel pour me donner de précieux renseignements sur la route que j'allais suivre et me remettre une lettre de recommandation pour ses confrères envoyés par le gouvernement pour étudier, au point de vue topographique, le cours de la Léna.

Je devais, pensait-il, rejoindre ces messieurs à Irkoutsk, et, à son avis, j'aurais pu continuer mon voyage en leur compagnie et descendre avec eux, en suivant le cours de la Léna, jusqu'à l'embouchure de ce fleuve. Mais je crains que ces savants ne marchent trop lentement. D'ailleurs, avant d'arriver à Irkoutsk, je ne peux dire ce que je ferai. Pour établir un plan, il me faut d'abord connaître le sort de la troupe du lieutenant de Long, que Noros et Ninderman ont laissé derrière eux; et ensuite il me faut également avoir un entretien avec Danenhower. D'après une dépêche que j'ai reçue aujourd'hui de Saint-

Pétersbourg, celui-ci est attendu à Irkoutsk pour mercredi prochain. Il ramène avec lui neuf des survivants de *la Jeannette*. Comme je partirai mercredi également d'Orenbourg, il est probable que je rencontrerai le lieutenant Danenhower à Tomsk. Je lui ai d'ailleurs déjà télégraphié dans cette ville.

Enfin, je dois vous signaler la bienveillance des directeurs de la Banque privée de commerce de Saint-Pétersbourg. Ces messieurs ont bien voulu m'ouvrir des crédits dans leurs succursales d'Irkoutsk et d'Yakoutsk.

Le jour de la bénédiction des eaux de la Néva étant un jour de fête pendant lequel toutes les affaires sont suspendues, je fus obligé de surseoir à mes préparatifs pendant cette journée, qui fut presque entièrement perdue pour moi; je ne partis donc que le 19 au soir de Saint-Pétersbourg pour me rendre à Moscou. La distance entre ces deux villes est de 403 milles; comme nous étions partis à sept heures un quart du soir et que nous ne sommes arrivés qu'à dix heures du matin; nous avons donc mis quinze heures pour faire ce trajet. Le train pour Orenbourg part de Moscou à trois heures de l'après-midi; mais, bien que la distance entre ces deux dernières villes n'est que le double de la première, nous ne sommes arrivés que le lundi matin à une heure. Il est vrai, nous fûmes un peu retardés par la neige, mais le trajet aurait dû néanmoins être beaucoup moins long, et quarante-huit heures eussent suffi; mais les directeurs des chemins de fer russes, bien qu'ils aient adopté dans une certaine mesure le système des wagons américains, ne se rendent

pas compte des avantages d'une marche rapide. Cependant, quelques-unes des modifications apportées par eux à l'agencement des wagons-lits sont excellentes et mériteraient d'être imitées, même en Amérique. Le fait que les Compagnies ne fournissent de garniture de lit autre que les matelas, ne mérite certes pas qu'on s'en plaigne, dans ces régions limitrophes de l'Asie, domicile et paradis des mouches et de la vermine que les marchands soignent amoureusement et emportent partout où ils vont. En vertu de cette sage mesure, chaque voyageur est donc forcé d'emporter sa garniture de lit; or, comme entre Moscou et Orenbourg les voitures sont chauffées à une température presque insupportable, on n'a guère besoin d'autre couverture qu'un shawl ou une couverture de voyage. Le plus grand désagrément qu'on rencontre sur cette ligne est d'avoir affaire à environ une demi-douzaine de compagnies différentes, de sorte que l'infortuné voyageur est obligé de changer de voiture à peu près toutes les huit ou neuf heures, assez souvent au milieu de la nuit, au moment où, dormant du sommmeil du juste, son imagination l'emportait au milieu de rêves dorés. La chaleur est souvent tropicale dans les voitures, 17° Réaumur étant la température qu'on y entretient d'ordinaire, sans se préoccuper de celle du dehors, et justement la température est extraordinairement basse en Russie en ce moment : pendant tout le temps du voyage, le thermomètre était à peine au-dessus de 0°; cependant nous avons eu un léger commencement de dégel. Il est vrai qu'il a tombé beaucoup de neige, mais l'hiver a été exceptionnellement

doux. A Saint-Pétersbourg, tout le monde se plaignait de ne pouvoir aller en traîneau. Les nouvelles venues du nord de la Sibérie y signalent également un hiver très doux.

En arrivant à Orenbourg, je me rendis, avec mon interprète, à l'hôtel de l'Europe, que je trouvai illuminé comme s'il n'eût été que neuf heures du soir. Le cuisinier était encore debout, et le propriétaire avait eu soin de faire chauffer ses meilleures chambres à la température réglementaire en Russie. Celui-ci, après avoir gourmandé ses garçons, qui, à son gré, ne montraient pas assez de diligence dans le service, vint nous donner quelques détails confidentiels sur son origine et sur les raisons qui l'ont amené à s'établir dans une ville comme Orenbourg. Il nous énuméra ensuite les nombreux avantages que présentait son hôtel sur un établissement rival, et tout cela, j'en suis certain, pour arriver à me faire accepter un bain qu'il me proposa pour le lendemain matin. J'acceptai volontiers sa proposition, mais quand arriva le le matin, je n'avais pas encore terminé ma toilette que je fus surpris de voir entrer dans ma chambre un personnage ayant belle prestance et la tournure militaire. Après la courbette réglementaire, il s'annonça comme le maître de police, Ustimovitch, — c'est le chef de la police d'Orenbourg, — ajoutant qu'il avait reçu l'ordre de Son Excellence le gouverneur de se tenir à mes ordres et de faire tout ce qui serait en son pouvoir pour me rendre agréable mon séjour en cette ville. Il me dit, en outre, que la veille au soir il s'était rendu à la gare pour me re-

cevoir et m'y avait attendu pendant une heure. Je dois dire tout de suite que le colonel Ustimovitch ne cessa de me combler d'attentions, et que plus tard, pendant la journée, il nous accompagna (en personne) dans les différents magasins où nous désirions acheter des vêtements et des fourrures pour le voyage. Après le départ du colonel, on m'annonça un second visiteur : c'était un officier subalterne de la police militaire qui était placé à ma disposition. A onze heures, je me fis conduire chez le gouverneur afin de lui présenter mes hommages.

Je fus à l'instant introduit dans le cabinet particulier du général Ostiafaff, qui me souhaita cordialement la bienvenue. Il me dit qu'il avait reçu le télégramme du gouverneur général, et qu'il serait heureux de me rendre tous les services dont j'aurais besoin. Il me demanda si je désirais une podoroschnaya; mais, comme vous le savez, j'en avais une que m'avait remise le gouverneur général lui-même. Nous nous entretînmes quelques instants du sort de l'infortunée *Jeannette*, puis je fus fort surpris d'apprendre que le gouverneur général mettait à ma disposition, pour faire le voyage d'Irkoutsk, son propre traîneau, qu'il avait laissé à Orenbourg, et qu'il avait écrit au général Ostafiaff à ce sujet. Je m'empressai naturellement d'accepter cette offre. Ce traîneau, comme je pus m'en convaincre plus tard, était un spacieux et confortable véhicule construit avec soin et parfaitement aménagé pour nous protéger contre les atteintes du froid rigoureux que nous devions sans doute rencontrer. De plus, nous pouvions nous y étendre complétement pour

dormir à notre aise pendant la nuit. Il eût été impossible de trouver un pareil traîneau à acheter à Orenbourg, et ceux que nous aurions pu trouver, quoique bien inférieurs, nous auraient coûté au moins de 200 à 400 roubles. Certes, les faveurs du gouverneur général ne s'arrêtaient pas aux paroles aimables ou aux lettres de recommandation. Au moment où j'allai prendre congé de lui, le gouverneur m'exprima le désir d'être tenu au courant des progrès de mon voyage, afin de me faire parvenir les lettres ou télégrammes à mon adresse qui pourraient arriver après mon départ.

J'ai télégraphié aujourd'hui au lieutenant Danenhower, à Irkoutsk, pour lui annoncer mon arrivée ici et le jour probable de mon départ. Je l'ai prévenu en même temps que je le rencontrerais probablement à Krasnoyarsk, qui se trouve à deux mille cinq cents verstes environ d'Orenbourg et à mille verstes d'Irkoutsk. Comme il a une troupe nombreuse avec lui, il ne voyagera sans doute que pendant la journée, tandis que, seul avec mon compagnon, je voyagerai jour et nuit; nous nous rencontrerons donc vraisemblablement au point que j'indique. J'espère qu'il ne me faudra guère plus de trois semaines pour arriver à Irkoutsk, et de seize jours, à raison d'environ deux cents verstes par jour, pour atteindre Krasnoyarsk. En mesures anglaises, la distance à franchir entre Orenbourg et Irkoutsk est approximativement de 2,300 milles. Si je dois me rendre à Yakoutsk, la distance totale entre Orenbourg et cette dernière ville est d'environ 4,500 milles; un autre millier de milles me conduirait aux bords de

l'Océan Pacifique. J'emporte avec moi, outre des télégrammes et des communications confidentielles pour le capitaine de Long et le correspondant du *Herald*, les lettres suivantes :

Noms des destinataires.	*Lieux d'envoi.*
Lieutenant DE LONG,	Rondant.
Jérôme J. COLLINS,	New-York.
Lieutenant CHIPP,	Brooklyn, Kingston, New-York (2).
Lieutenant DANENHOWER,	New-York, Washington (2), Carlisle, P. A. ; Georgetown, D. C.
Raymond L. NEWCOMB,	Salem (8), Boston (3), East, Gloucces, Nenbury port.
Dr AMBLER,	Baltimore.
Capitaine DUNBAR,	New London com. (2).
Herbert LEACH,	Boston, Penobscot (7).
James BARTLETT,	Laona, New-York.
Henry D. WARREN,	Philadelphia.
Louis NOROS,	New-York (3).
Henry WILSON,	New-York.
Ingénieur MELVILLE.	New-York, Phil. (2), Washington.

CHAPITRE XIII.

Suite du voyage de M. Jackson. — De Orenbourg à Omsk (1).

Arrivée à Omsk. — Nourriture des voyageurs pendant le trajet. — Équipement d'un voyageur partant pour la Sibérie. — Provisions de bouche. — Attelage du traîneau. — Les petits chevaux sibériens. — Les routes sibériennes au mois de janvier. — La goëlette des steppes. — Ses allures. — Les traîneaux russes. — Leurs qualités. — Cinq heures d'immobilité au milieu des neiges sur la crête de l'Oural. — Efforts de notre attelage pour nous tirer de là. — Des loups, vrais ou imaginaires. — De la prétendue férocité des loups sibériens. — Notre mésaventure sur le sommet de l'Oural, n'est que le premier de trois châtiments que nous devions subir pour être partis un vendredi. — Second châtiment. — Les médecins tartares. — Cure merveilleuse. — Plaisir d'un voyage au milieu des steppes. — Curieux effets de neige. — Le roi Burran, dieu des tempêtes en Sibérie. — Malices de ce dieu. — L'époque des mariages. — Les maîtres de poste. — Une station d'hiver Kirghize. — La maison d'école. — Omsk et ses habitants.

Omsk (Sibérie occidentale), 6 février 1882.

Nous sommes arrivés hier à Omsk, capitale de la Sibérie occidentale, à huit heures quelques minutes. Notre voyage a duré deux cent vingt-huit heures consécutives, pendant lesquelles nous avons marché nuit et jour et

(1) Deuxième lettre de M. Jackson.

franchi 1,540 verstes, soit environ 1,000 milles, sur les 2,700 qui marquent la distance entre Orenbourg et Irkoutsk. Ce long voyage, vu sa nouveauté, n'a nullement manqué d'intérêt pour moi. Le traîneau du général Anoutchine, bien que massif comme un brick hollandais, est un véhicule extrêmement confortable dans lequel, enveloppé de fourrures comme je l'étais, je n'ai nullement souffert de l'intensité du froid. Cependant, je crois que je n'aurais pu aller beaucoup plus loin sans prendre un peu de repos ou sans prendre quelque chaude boisson. Un homme peut supporter les froids les plus rigoureux lorsqu'il a une quantité suffisante de bonne nourriture pour entretenir la température interne, des vêtements chauds et de bonnes fourrures pour empêcher la déperdition de la chaleur créée et entretenue dans son propre corps. Mais pendant ce long voyage, nous n'avons trouvé que par exception des aliments fortifiants; depuis notre départ d'Orenbourg, nous n'avons guère mangé que de la soupe aux choux avec des tranches de viande bouillie qui avaient servi à la faire, du thé, du pain noir, et, de temps en temps, du lait bouilli pour notre déjeuner. Nous n'avons guère touché à ma provision de potages conservés, de beefsteaks froids et de sauces glacées. L'unique raison en est qu'il faut trop de temps pour les réchauffer; en outre, l'opération est souverainement ennuyeuse; de plus, nous n'avons, à la vérité, jamais été très affamés. Je préférais donc faire une ou deux étapes de plus avec une assiette de soupe aux choux ou un bol de lait chaud, plutôt que de perdre cinq ou six heures à

étudier l'art de faire la cuisine en campagne. Si j'avais à faire un second voyage comme celui-ci, je crois que je serais tenté de toujours expédier en avant mon courrier accompagné d'un cuisinier français, et de me faire précéder ainsi d'une étape, d'abord, afin d'éviter l'insupportable ennui de me réveiller et de sortir de mon traîneau toutes les deux ou trois heures pour présenter ma podoroschnaya au maître de poste et lui payer d'avance le loyer de quatre chevaux pour l'étape suivante, et, en second lieu, pour trouver à manger le long de la route. Imaginez-vous, si vous le pouvez, que vous faites un voyage de neuf jours et de neuf nuits pendant lequel vous êtes forcé, à chaque station, d'abandonner le nid bien chaud que vous vous êtes fait dans vos fourrures, de sortir de votre traîneau, et, au milieu du froid intense d'une nuit glaciale, d'attendre pendant cinq ou dix minutes avant de pouvoir arracher le maître de poste à un sommeil de plomb, tout cela uniquement pour lui payer le prix de la course de ses chevaux que vous prenez pour un trajet de quinze ou vingt milles. Bien que cette désagréable corvée ne m'incombe pas à moi-même, je ressens une certaine commisération pour mon compagnon de plume, qui s'imposait cette pénible mission parce qu'il connaissait la langue russe et l'art de voyager en Sibérie. Mais, sauf ces misères inhérentes à un voyage dans cette contrée, notre route s'est faite jusqu'ici sans dangers et sans difficultés. La principale mésaventure qui nous soit arrivée est un arrêt forcé de cinq heures dans les amas de neige de l'Oural, et le seul contre-temps qui

en soit survenu s'est borné à une couple d'oreilles et de joues gelées, et qui, heureusement, appartenaient à un de nos conducteurs, ou yemschiks, qui était sur le siège du traîneau.

Un coup d'œil sur le tableau des distances que nous avons parcourues entre Orenbourg et Omsk pourra vous donner une idée du côté le plus désagréable d'un voyage en Sibérie, et vous faire concevoir les souffrances qui attendent encore le lieutenant Danenhower et les neuf hommes qui l'accompagnent avant d'atteindre la première station de chemin de fer sur la frontière européenne. En vérité, quand je songe à la longueur du voyage que ces braves gens font en ce moment, je suis presque tenté d'en rester là de mon récit. Il n'est guère possible qu'ils puissent trouver des traîneaux aussi chauds et aussi confortables que celui mis si gracieusement à ma disposition par le gouverneur général; or, à moins qu'ils ne soient munis de bonnes fourrures, j'ai tout lieu de craindre qu'ils aient beaucoup à souffrir du froid, peu importe qu'ils voyagent pendant le jour ou pendant la nuit. Mais ce n'est que dans une prochaine lettre, lorsque j'aurai vu le lieutenant et ses hommes, et qu'ils m'auront fait le récit de leur expédition sur l'Océan Arctique et de leur voyage à travers la Sibérie, que je pourrai vous entretenir plus longuement à ce sujet.

Omsk se trouve à 1,000 milles ou 1,540 verstes d'Orenbourg, soit un peu plus du tiers de la distance de cette dernière ville à Irkoutsk. Nous avons fait en moyenne 150 verstes ou 100 milles par vingt-quatre heures: mais,

dans les trois derniers jours, notre voyage a été beaucoup plus rapide que dans les cinq ou six premiers. Il faut attribuer la lenteur relative de notre marche, non pas tant aux amas de neige ou au mauvais état des chemins que nous avons rencontrés, qu'au temps consacré à préparer nos repas. Une heure perdue pour préparer notre déjeuner, une heure pour notre dîner et une heure pour notre souper nous donnaient un total de trois heures par jour ou l'équivalent de 30 milles. Je me suis donc vite décidé à laisser de côté les provisions et les friandises que nous avions apportées pour m'en remettre à la fortune du pot tout le reste de la route. Ensuite, par une distribution judicieuse de pourboires aux conducteurs, je suis parvenu également à réduire au minimum le temps passé aux stations, de sorte que le troisième ou le quatrième jour, nous avons fait 200 verstes par jour, et dans les vingt-quatre heures qui ont précédé notre arrivée à Omsk, nous avons franchi 235 verstes ou 150 milles, ce qui est une bonne allure, même en Sibérie. Dans les endroits où la route était bonne, nous avons souvent fait une verste en quatre minutes ou un mille en six, tout en conservant cette allure pendant quinze ou vingt milles consécutifs. Dans le district d'Orenbourg, c'est-à-dire d'Orenbourg à Troïsk, j'ai payé quatre kopecks, ou à peu près deux *cents*, par cheval et par verste ; sur la route postale ordinaire, de Troïsk à Omsk, je n'ai plus payé qu'un kopeck et demi par mille et par cheval. Nous avions d'ordinaire cinq chevaux, à cause de l'épaisseur de la couche de neige qui couvrait la route. Quelquefois ce

nombre a été réduit à quatre, mais fréquemment nous l'avons porté à six, et dans l'Oural nous en avons même eu jusqu'à huit pour nous tirer des amas de neige.

Les quelques jours que j'ai passés à Orenbourg ont été sérieusement employés à équiper le traîneau du gouverneur général. Nous avons eu, en outre, à faire l'achat de fourrures pour le voyage. Pendant tout ce temps, l'empressement à nous être agréable du chef de la police ne s'est pas démenti un seul instant. Quant à vous faire connaître les objets qui sont nécessaires à un voyageur s'embarquant pour la Sibérie, je n'ai pas de meilleur moyen que de vous faire l'énumération de mes emplettes.

Se tenir les pieds chauds étant le grand desideratum pendant un voyage en traîneau, j'avais acheté trois paires de chaussettes en laine pour protéger mes extrémités inférieures, qui, jointes à deux caleçons très chauds, des inexpressibles fort épais, et trois chemises en flanelle, devaient constituer la première enveloppe protectrice de mon corps. Une longue paire de bottes montant jusqu'aux cuisses, recouvertes elles-mêmes de bottes en feutre épais atteignant aux genoux, formaient le reste de mon équipement par en bas. Une longue redingote russe doublée de fourrure pour mettre sur la première enveloppe, et un large surtout en peau de renne garnie de ses poils à l'intérieur et à l'extérieur, complétaient l'accoutrement. Le surtout, bien que le moins cher, est le plus nécessaire de tous ces vêtements; avec lui, on peut braver les plus basses températures, car, étant imperméable à la chaleur,

il empêche le corps de perdre la sienne propre, tout en opposant une barrière impénétrable au froid. Il est nécessaire de se protéger le cou et la tête autant qu'on le peut; j'avais donc acheté un cache-nez en laine d'Orenbourg pour me couvrir la gorge et les oreilles, ainsi qu'un bonnet très chaud comme coiffure, sur lequel je devais mettre un capuchon en poil de chameau tissé, tel qu'en fabriquent les Kirghiz. Ce dernier, auquel on donne le nom de *baschlik*, est hautement recommandé par le docteur Nordenskjold; au reste, il est en usage dans l'armée russe. C'est une coiffure chaude dont le bord antérieur peut, quand on veut dormir, être ramené sur la face, qu'il couvre en partie et préserve efficacement contre les morsures du froid le plus vif. Si j'ajoute à ce qui précède une couple de paires de gants bien chauds, j'en aurai fini avec la description de mon accoutrement, et je puis dire qu'ainsi cuirassé, je ne ressentis pas la moindre atteinte du froid pendant les quatre premiers jours du voyage, malgré que le traîneau restât ouvert. Par la suite, le nez fut la seule partie de mon corps qui eut à en souffrir, car cet utile appendice, qui fait l'ornement de notre visage, est très difficile à protéger, à moins de rendre la respiration difficile et embarrassée. Je fus, en outre, obligé d'acheter un grand tapis en peau pour couvrir le fond du traîneau, et toute une collection de coussins pour amortir les chocs et les soubresauts qu'on est toujours exposé à ressentir avec un véhicule de l'espèce du nôtre.

Comme provision de bouche, je m'étais muni d'une

centaine de boîtes de potage conservé qu'il suffisait de faire dégeler et de chauffer; de quarante ou cinquante beefsteaks tout cuits; d'un petit flacon de cognac pouvant servir au besoin de thermomètre, si le mercure venait à se solidifier; d'un peu de beurre, de fromage, de quelques condiments, d'une poêle à frire, d'un pot à soupe, de couteaux, de fourchettes, etc. Nos provisions se congelèrent immédiatement, et, dans cette condition, pouvaient se conserver indéfiniment. Le fromage glacé et les condiments furent pour nous des ressources inappréciables dans les misérables stations de poste qu'on rencontre le long de la route. Nous n'avions ni vin ni bière; de l'eau froide ou du thé pendant toute la durée du voyage, et, de temps à autre, du lait délicieux et des œufs frais furent les seules boissons que nous pûmes nous procurer.

Ainsi approvisionnés, nous partîmes, après que notre chargement eût été scientifiquement arrimé dans notre vaisseau des steppes par le propriétaire de l'hôtel de l'Europe, un Allemand des bords de la Baltique dont la maison peut être recommandée aux voyageurs qui se dirigent sur Orenbourg pour aller, soit en Sibérie, soit dans l'Asie centrale, car c'est de cette ville que partent les routes postales dans un grand nombre de directions. Orenbourg est aussi le centre des communications régulières avec Tashkend, dont la route est tout aussi fréquentée que celle d'Irkoutsk.

Nos préparatifs terminés, nous partîmes le vendredi matin. Cinq petits chevaux vigoureux étaient attelés à

Dasenhower à son arrivée à Saint-Pétersbourg. (T. II, Ch. I.)

notre traîneau, un dans les brancards, deux autres à ses côtés (c'est l'attelage des *troïska*) et deux de volée. Sur l'un de ces derniers était grimpé un petit garçon dont on n'apercevait que le manteau en peau de mouton et le capuchon de fourrure. Tout étant prêt, le conducteur, ou yemschik, monta sur le siège, tandis que deux cosaques à cheval nous attendaient pour nous escorter jusqu'à la sortie de la ville. Dès que le chef de la police nous eut fait ses adieux et nous eut souhaité bon voyage, le yemschik et le postillon firent retentir l'air de leurs cris. A ce signal, nos petits chevaux à la crinière hérissée baissèrent leurs naseaux jusqu'à terre et partirent à fond de train, enlevant le traîneau et nous emportant, au bruit du tintement joyeux de leurs grelots, jusqu'à la première station, éloignée de seize verstes. Leur ardeur ne se ralentit pas un seul instant. Ces vigoureux petits chevaux ne connaissent pas le trot; ils partent au galop, et si quelqu'un les active de temps en temps, le bout de l'étape est atteint en quelques minutes. Ce sont de braves et courageuses petites bêtes, au long poil, aux membres gros, laides à voir, mais souples comme des chats, rapides comme des cerfs, et d'une force surprenante. Avec elles, le fouet est inutile; il suffit ordinairement au yemschik, pour piquer leur susceptibilité, de faire entendre un juron amical ou de vanter, par des cris d'admiration, leur résistance à la fatigue et leur vitesse. Alors, ils bondissent et ne laissent guère voir qu'ils sentent le poids d'un traîneau quand la route est bonne.

N'allez pas cependant vous imaginer qu'un voyage en

traîneau sur la neige des routes asiatiques ou sibériennes soit tout à fait aussi agréable qu'une promenade d'hiver sur la Cinquième Avenue ou à Central Park. Au début de la saison des neiges et des frimas, de petits trous se sont formés dans les routes des steppes; ces trous étaient insignifiants au commencement, c'étaient au plus de simples dépressions de niveau sur lesquelles les traîneaux passaient sans secousses bien sensibles. Mais l'hiver est la grande saison des voyages pour les caravanes de l'Asie centrale, et c'est à cette époque que des centaines de traîneaux, attelés de paisibles chameaux ou d'infatigables petits chevaux à long poil, de la plaine, s'alignent sur les routes qui conduisent à Orenbourg. En ce moment, ces traîneaux, lourdement chargés, ont passé en files interminables le long de ces routes, et quand le premier a rencontré une de ces ornières sur son passage, tous les autres l'ont suivi l'un après l'autre, de sorte que les petits trous de cet été sont aujourd'hui de véritables fondrières où les traîneaux plongent avec une impitoyable énergie. Les routes au-delà d'Orenbourg sont ainsi coupées par des ornières profondes pendant un grand nombre de milles, ce qui fait que votre traîneau subit le roulis et le tangage exactement comme entre Douvres et Calais.

Mais votre traîneau, cette goëlette des steppes, peut soutenir la gageure contre n'importe quel paquebot du Canal pour toutes espèces d'allures, et encore lui rendre des points pour un certain nombre de poses d'équilibre instable. Placez-vous à l'intérieur et comptez-les. Il y a d'abord le trou en avant, que vous reconnaissez quand

votre traîneau s'élève comme les steamers du Canal et fait un plongeon furieux pour avoir le plaisir de se relever triomphalement, la seconde d'après, sur la crête de la vague suivante. D'autres plongeons moins hardis succèdent au plongeon désespéré que vous venez de faire avec votre véhicule, et vous finissez par vous imaginer que vous êtes revenu en terrain droit. Mais, pendant l'été, il s'est formé des ornières profondes comme des cavernes qui, vous pouvez en être sûr, n'ont point disparu de la surface du monde avec l'hiver, quoique la neige les ait recouvertes et nivelées. Soudain, comme si une vague d'une hauteur immense vous eût pris par le travers, vous roulez sur votre compagnon de voyage; vous vous imaginez alors être ignominieusement versé sur le côté de la route : pur effet d'imagination. Votre traîneau, après avoir fait une douzaine de mètres au plus sur le côté, reprend de lui-même sa position verticale et vous replace, avec un rude soubresaut, dans le sens de la perpendiculaire. Car si la construction des traîneaux russes est particulière, elle est cependant faite de manière à les empêcher de verser, sauf par un miracle, par un fossé ou par un précipice. Le traîneau proprement dit, sur lequel repose le corps du véhicule, est bâti entièrement en bois; les différentes parties sont assemblées entre elles par des joints bien faits et à grand renfort de cordes. Les patins, sans ferrure, sont très rapprochés, — à une distance de deux pieds et demi au plus. Mais ces traîneaux ont un appareil de sûreté, espèce de balustrade placée tout autour à environ un pied de terre, qui empêche tout acci-

dent. Le yemschik aura beau faire, il ne peut vous verser, et aucune collision sérieuse ne peut survenir pendant la route. Pendant la nuit, cette disposition présente des avantages spéciaux : vous rencontrez des caravanes sans fin; les conducteurs, depuis le premier jusqu'au dernier, sont tous endormis, tandis que votre yemschik, fier de son rang et ne tenant nullement à suivre, avec son traîneau, un des côtés de la route, continue à suivre la ligne droite, renverse tous les obstacles qui se trouvent sur son passage, et se maintient triomphant au milieu du chemin. Quelquefois les conducteurs de caravanes sont terriblement obstinés, mais il leur faut se résigner à voir leurs traîneaux lourdement chargés versés sur le côté de la route, au grand divertissement du yemschik, et sans trop de chagrin pour ces Asiatiques indolents, qui sont parfaitement accoutumés aux mauvais traitements que leur infligent les lords des routes postales.

Dans l'après-midi de notre second jour de voyage, nous atteignîmes la chaîne des monts Oural, ou, pour être plus exact, les derniers échelons de cette chaîne avant qu'elle ne s'abaisse pour disparaître presque complètement autour de la mer Caspienne et du lac Aral, non que je prétende par là qu'on doit faire fi des montagnes qu'on rencontre entre Orenbourg et Omsk, car elles s'élèvent encore à un millier de pieds au-dessus du niveau de la mer, mais leurs flancs arrondis, sans être entrecoupés de précipices, n'en sont pas moins assez dangereux pour les traîneaux. De routes, sur le penchant de ces montagnes, il est inutile d'en chercher; les caravanes de

marchands, seules, y ont tracé des sentiers que le voyageur est forcé de suivre. De temps en temps, ces sentiers traversent la steppe, puis soudain font un détour à droite ou à gauche pour suivre le cours d'une rivière glacée, ou pour arriver plus loin au pied des montagnes. Juste en face de vous s'élève une colline insignifiante qui n'a pas plus de cent pieds d'élévation; les cris du yemschik vous préviennent que votre attelage va monter; celui-ci prend son élan, et les cinq ou six vigoureuses petites bêtes piquent une course sur le flanc de la colline et arrivent ainsi au milieu de la pente; mais il leur reste à atteindre le faîte. C'est alors que l'agilité et la sûreté de pied des petits chevaux sibériens se montrent dans tout leur jour, et que vous pouvez vous figurer que l'attelage qui vous traîne est composé de gros chats plutôt que de chevaux, car ils grimpent véritablement sur la pente inclinée. Après une heure ou deux de cet exercice, ils atteignent enfin la crête. L'heure du danger approche : la route contourne à mi-pente les flancs largement arrondis de la montagne; au moment où vous passez, elle est unie comme une glace, car une vingtaine de caravanes vous ont déjà précédé ce jour-là sur cette route. Soudain votre traîneau glisse rapidement sur le plan incliné où il est placé, et vous vous imaginez que le poids du véhicule va entraîner traîneau, attelage et tout le reste au bas de la pente. Rien de tout cela. Vos petits chevaux tournent brusquement leur tête vers le sommet, arrêtent le mouvement et reprennent leur route. Souvent il leur faut franchir plus d'un mille le long de la mon-

tagne en répétant nombre de fois cette manœuvre. Si, par hasard, les harnais étaient vieux et usés et venaient à se rompre, vous en seriez quitte pour une jambe ou un bras brisé, mais vous perdriez rarement la vie. Votre traîneau pourra glisser sur la pente et aller jusqu'au bas de la colline avec une vitesse vertigineuse, toutefois il ne sera jamais renversé.

Nous ne devions toutefois pas franchir les derniers échelons de l'Oural sans quelque aventure. Nous quittâmes la station, au pied de la chaîne, à cinq heures du soir, avec cinq chevaux attelés à notre traîneau. Le maître de poste jugeait ce nombre suffisant. Néanmoins, par précaution, il nous avait donné un postillon de renfort pour conduire la seconde paire de chevaux, car on avait changé la disposition de notre attelage, le cheval de brancards ayant été privé de ses deux acolytes, placés en avant. Le vent s'était élevé dans l'après-midi et soufflait avec violence au moment du départ. Nous nous trouvions alors en compagnie de deux marchands juifs qui, n'ayant aucun bagage dans leur traîneau, avaient réussi à nous suivre pendant une partie de l'après-midi. Il avait même été convenu que nous continuerions de marcher de conserve pour franchir le dernier chaînon de montagnes. Cette étape était, en effet, une des plus longues et la plus difficile de la journée : nous avions une vingtaine de milles à faire en plein pays de montagnes, et il nous fallait franchir la crête la plus élevée de la chaîne. Heureusement la nuit n'était pas sombre, — d'ailleurs, elle ne l'est jamais, dans ces régions couvertes de neige, — mais le

vent commença à soulever toute cette neige, ce qui rendit l'air aussi opaque qu'un brouillard de Terre-Neuve. Ne pouvant plus rien distinguer le long de la route, nous nous installâmes commodément au fond de notre traîneau, ne laissant qu'une toute petite ouverture pour avoir un peu d'air pur; puis, semblables aux passagers qui, au milieu de la tempête, se réfugient dans leurs cabines, comptant sur l'habileté du capitaine pour les mener au port, nous abandonnâmes le soin de notre propre sûreté à l'adresse de nos yemschiks, et nous laissâmes conduire sans nous inquiéter des dangers que nous pouvions courir. Les mugissements de la tempête et le sifflement aigu de l'air qui pénétrait à l'intérieur du traîneau par la petite ouverture dont je viens de parler, couvraient tous les bruits du dehors, sauf le tintement des grelots et les cris répétés de notre yemschik en chef, qui encourageait son attelage, et ceux des postillons qui lui répondaient. C'était pour nous la seule preuve que nos conducteurs étaient toujours à leur poste. Vers huit heures, la température tomba presque subitement à 20° Réaumur au-dessous de zéro. De son côté, le vent redoubla de violence et semblait vouloir emporter le traîneau. Le son clair des grelots attachés aux harnais, qui jusque-là avait bercé nos oreilles de son agréable monotonie, se faisait bien entendre encore, mais ce n'était plus ce carillon joyeux et continu auquel nous nous étions habitués dans la plaine. De temps en temps, un amas de neige interrompait notre marche, mais nos courageuses petites bêtes repartaient après quelques minutes d'arrêt. Cependant

ces échappées devinrent peu à peu de plus en plus rares, et finalement, juste au moment où nous allions atteindre la large crête de la montagne, les chevaux s'arrêtèrent net sans pouvoir avancer d'un pouce. Le conducteur descendit alors de son siège et vint nous prévenir que notre attelage était incapable de faire avancer le traîneau d'un pas de plus. Nous descendîmes, dans l'espoir qu'en l'allégeant de notre poids les chevaux pourraient le tirer de ce mauvais pas. La couche de neige qui couvrait le sol autour de nous avait trois pieds d'épaisseur et augmentait presque à vue d'œil. Quand le traîneau fut ainsi allégé, le yemschik se décida à faire une nouvelle tentative; peine inutile : les chevaux, quoique épuisés de lassitude, répondirent cependant avec courage à la voix de leur guide, et, comme s'ils comprenaient qu'on leur demandait un dernier effort, ils bondirent de toute la longueur de leurs traits; mais le traîneau resta immobile comme un terme. Les pauvres animaux enfonçaient dans la neige jusqu'au poitrail. Après plusieurs efforts simultanés, le désordre commença : chaque cheval se mit à faire des efforts individuels désespérés; tous tombaient les uns après les autres, mais se relevaient aussitôt pour recommencer, et semblaient décidés à succomber à la tâche plutôt que d'y renoncer. Mais, à la fin, le cheval des brancards tomba complétement épuisé et resta étendu dans la neige. Pendant tout ce temps, les conducteurs, connaissant bien leurs animaux, ne firent pas une seule fois usage du fouet; ils savent, en effet, que lorsque leurs chevaux renoncent à la besogne, malgré leurs cris

et leurs encouragements, c'est qu'ils n'en peuvent plus.

C'est ainsi que le jeudi, à dix heures du soir, nous nous trouvâmes arrêtés sur la croupe la plus élevée de l'Oural, à dix milles de la station du versant opposé la plus voisine, au moment où une violente tempête déchargeait sur nous toute sa fureur. Dans cette position, il ne nous restait qu'à envoyer au village voisin chercher des hommes et des chevaux de renfort. Nous ordonnâmes donc à deux des postillons de s'y rendre à cheval et de revenir avec du secours dans le plus bref délai. Mais en voyant partir ses deux collègues, notre yemschik en chef parut pris d'une véritable terreur de rester seul avec les chevaux, et insista beaucoup pour obtenir l'autorisation de se joindre à eux. Peut-être eut-il raison. On savait, en effet, que des troupes nombreuses de loups rôdaient dans les montagnes, et des chevaux épuisés devaient certainement être un appât suffisant pour les attirer. Nous le laissâmes donc partir, et bientôt après nous vîmes disparaître chevaux et cavaliers derrière la crête de la montagne. Peu à peu, nous cessâmes d'entendre le tintement des grelots, et nous nous trouvâmes seuls pour veiller à notre propre conservation et à celle du traîneau du gouverneur. D'étranges idées remplissent l'esprit de gens laissés en pareille situation. Nous ignorions combien de temps il nous faudrait attendre du secours. Les hommes partis pour l'aller chercher ne rencontreraient-ils point des amas de neige plus considérables qui les empêcheraient de revenir nous porter assistance? Malgré ces pensées peu encourageantes, nous résolûmes de prendre pa-

tience et de nous tenir sur nos gardes. Nous tirâmes nos armes, bien déterminés, si les loups venaient à se montrer, à faire bonne contenance, et, s'ils nous attaquaient, à grimper sur le haut du traîneau pour nous y défendre jusqu'à la dernière extrémité. Comme le bruit du vent couvrait tous les autres, nous ne pouvions espérer entendre les hurlements de ces bêtes féroces s'ils venaient à s'approcher; nous devions nous tenir aux aguets. Tout à coup, nous aperçûmes, à travers le brouillard et à cent cinquante ou deux cents mètres, un petit point noir auquel notre imagination pouvait prêter n'importe quelle forme. Bientôt après, nous en distinguâmes un second que nous n'avions certainement point encore remarqué; puis plusieurs autres : c'étaient donc des loups, ou bien encore quelque buisson dont le vent avait enlevé la neige. Nous les surveillâmes attentivement; mais ils semblaient se mouvoir. Nous nous décidâmes alors à leur envoyer nos balles. Nous fîmes feu; mais les points noirs restèrent immobiles, soit que nos coups eussent porté juste, — ce qui est fort improbable, — soit que ces points ne fussent que de simples buissons plantés là pour indiquer aux conducteurs de traîneaux leur chemin au milieu de cette vaste nappe de neige. Lequel des deux était-ce? Il m'est impossible de le dire, quoique mon compagnon, qui a résidé pendant trois ans en Sibérie, soutînt mordicus que nous avions eu affaire à des loups. Malgré cette alerte, nous sentant fatigués à la longue et à moitié gelés, nous rentrâmes dans notre traîneau et nous nous ensevelîmes dans nos fourrures, pour attendre notre dé-

livrance, sans plus nous préoccuper des loups que s'ils n'existaient pas. L'attente fut longue et pénible, car cinq heures s'étaient écoulées avant que nous entendissions le tintement des grelots dans le lointain. Peu de temps après, nous distinguâmes enfin, à travers le brouillard, un petit troupeau de chevaux traçant leur route au milieu du manteau blanc dont la montagne était recouverte, et les cris et les clameurs de nos hommes nous annonçèrent que nous allions être tirés de notre situation peu enviable. Une bande de paysans armés de larges pelles en bois suivaient nos libérateurs et venaient pour ouvrir une tranchée dans l'amas de neige où nous étions restés en détresse. Dix minutes d'un travail opiniâtre, et le terrain était déblayé devant nous. Nos postillons enfourchèrent leurs chevaux, et bientôt après on eût pu nous voir, dans notre véhicule, monter et descendre en bondissant sur le flanc de la montagne. Enfin, vers quatre heures du matin, nous atteignîmes la station voisine. C'était le dimanche. En arrivant, nous trouvâmes nos deux bons amis de la veille, les deux juifs asiatiques, endormis et ronflant bruyamment sur les deux seuls bancs inoccupés de la salle de la station. Ils nous avaient suivis, avec leur léger traîneau, jusqu'au moment où nous étions restés en détresse, puis, profitant des ténèbres, s'étaient dérobés tranquillement à notre vue; ils n'avaient pas même eu l'obligeance d'avertir le maître de poste de la situation critique où nous nous trouvions. Révoltés d'une semblable conduite, nous fîmes immédiatement changer nos chevaux, et nous les laissâmes là en leur

souhaitant charitablement d'être bientôt pris dans un amas de neige et de n'en jamais sortir.

Maintenant revenons aux loups. Je suis forcé, malgré moi, d'admettre que ceux de Sibérie, ou plutôt de la Sibérie méridionale et de la province d'Orenbourg, n'ont pas l'habitude d'attaquer les voyageurs sur les routes.

Fieffés poltrons, ils peuvent hurler et suivre les gens isolés, mais en règle générale ils se bornent à attaquer pendant la nuit les basses-cours des fermes dans les villages, pendant le jour, à guetter un jeune poulain, un mouton écarté de son troupeau ou échappé à l'œil vigilant du pasteur nomade. Pendant toute la durée de nos longs voyages de nuit, nous n'avons aperçu que treize loups, non compris nos loups imaginaires de l'Oural. Trois jours après l'aventure que je viens de raconter, sur les sept heures du soir, pendant que nous étions occupés à admirer le paysage de neige au clair de la lune, mon compagnon s'écria : « En voilà ! » Je regardai, et je vis onze de ces animaux, gros comme des renards arrivés à toute leur taille, qui traversaient tranquillement la route. Quand nous fûmes passés, ils s'arrêtèrent pour nous regarder sans témoigner la moindre crainte. Nous fîmes arrêter notre attelage, et, sortant du traîneau, nous eûmes le temps de prendre nos armes, de les charger et de faire feu avant qu'ils bougeassent, comme s'ils étaient indécis sur ce qu'ils avaient de mieux à faire : rester à portée de nos balles, où ils étaient relativement en sûreté, ou continuer leur chemin, peut-être au risque de se faire tuer. Plus tard nous en vîmes deux autres qui, après avoir

traversé la route devant nous, attendirent que nous eussions fait feu sur eux, pour prendre leur course vers un endroit moins périlleux. Pour montrer combien les loups sont peu dangereux en Sibérie, j'ajouterai que rarement les conducteurs de traîneaux signalent leur présence. Le genre de chasse que leur font les paysans des contrées que nous avons traversées en est une autre preuve : quand ceux-ci désirent se débarrasser des rapines et des brigandages commis par ces carnassiers dans leurs basses-cours ou dans leurs troupeaux, ils s'arment d'un gros bâton puis montent sur leurs rapides petits chevaux, et s'en vont les assommer dans les steppes. Ceci est facile quand la neige est encore molle et n'a qu'un pied environ d'épaisseur, car le loup, bientôt épuisé, finit par perdre la respiration et s'assied sur la neige, où il attend tranquillement le chasseur, qui l'assomme avec son bâton. Quant à poursuivre les traîneaux, je suis porté à croire que les loups ne le font jamais sur les grandes routes suivies par les courriers. Le thème favori sur lequel un voyageur en Sibérie aime à broder est cependant de dépeindre la course échevelée qu'il a été obligé de faire, poursuivi par une bande de loups affamés ; de raconter comment il a tué celui qui approchait son traîneau de plus près, et comment aussi (en dépit du proverbe) ces voraces carnassiers ont devoré leur compagnon et leur guide, tandis que son yemschik, frappant à coups redoublés sur ses chevaux, leur faisait atteindre une vitesse vertigineuse, et à la fin déposait son voyageur en sûreté à la station voisine. Je sais que la relation d'un voyage en traîneau à travers la Sibérie manquerait de

son principal attrait, s'il ne contenait le récit d'une pareille aventure; mais je sais aussi que les loups ne sont pas nombreux sur les routes postales de ce pays, ou, s'ils sont nombreux, ce sont des animaux assez poltrons pour ne pas faire courir au voyageur plus de danger que n'en offriraient des renards. Je suis même porté à croire que plus d'un chien inoffensif a péri, sacrifié à l'ambition de voyageurs avides d'avoir à raconter quelque aventure émouvante. A chaque station de poste, en effet, on trouve un certain nombre de ces bonnes bêtes, qui ressemblent assez à des loups. Ces animaux appartiennent à la station et sont peut-être les favoris des yemschiks eux-mêmes ; ils aiment à suivre leur maître véritable ou d'adoption jusqu'à la station voisine et à revenir avec lui. Très souvent il peut arriver qu'un couple de ces chiens, n'ayant rien de mieux à faire ici-bas, se fourre dans la tête de vous servir d'escorte en galopant paisiblement le long du traîneau. Ils courent alors un grand risque de payer de leur vie cette innocente fantaisie. Gare à eux, en effet, si le voyageur vient à les apercevoir pendant la nuit, car à la vérité, la mort d'un chien ne peut-elle pas, tout aussi bien que celle d'un loup, servir de thème à une imagination fertile pour broder sa petite histoire émouvante? Pour moi, je vous dépeins les loups tels que je les ai vus jusqu'à présent. Si plus tard, je viens à rencontrer sur ma route quelques-uns de ces colosses décharnés décrits par certains voyageurs, alors peut-être aurai-je à changer complétement de langage à leur sujet.

Aux yeux de mon compagnon de voyage, la mésaven-

ture qui nous était survenue sur le sommet de l'Oural n'était que le juste châtiment de l'acte sacrilège que nous avions commis en partant un vendredi. Cette révélation ne laissa point d'exciter mon hilarité. « Attendez et vous verrez, continua-t-il en souriant à son tour, nous aurons trois accidents au moins avant d'obtenir le pardon de cette faute. »

L'incident suivant parut lui donner raison, car le second châtiment ne devait pas se faire attendre. Nous étions au dimanche, ce jour-là nous arrivâmes vers midi à Bamsaja, qui est la première station après Orsk. Étant pressés par la faim nous nous y arrêtâmes avec l'intention de dîner. Comme le maître de poste n'avait rien à nous donner, nous nous décidâmes à puiser dans nos provisions, où je pris une boîte de potage préparé, et, pendant que mes compagnons s'occupaient de la vaisselle et de la batterie de cuisine, je me mis en devoir d'ouvrir cette boîte. J'avais fait à Orenbourg l'acquisition d'un instrument spécial pour ce genre d'opération. L'instrument, il est vrai, était des plus primitifs, et je n'avais jamais fait d'apprentissage ; mais je dus cependant m'y prendre avec une maladresse peu ordinaire, car, en finissant de détacher le couvercle de la boîte, je me l'enfonçai jusqu'aux articulations des deux doigts de la main droite. Cette blessure fort douloureuse laissait échapper beaucoup de sang. L'hémorrhagie devint même si abondante, que je commençai à craindre de perdre pour longtemps l'usage de mes deux doigts, d'où serait résultée pour moi l'impossibilité d'écrire. « Allons,

me dit mon compagnon, je ne connais qu'une chose à faire en cette circonstance. Voulez-vous que j'envoie chercher le médecin tartare du village ? Ces gens font des cures réellement remarquables. Étant à Irkoutsk, j'ai moi-même été guéri d'érysipèles aux pieds, par un de ces médecins, lorsque tous les docteurs m'avaient abandonné. » — « Très bien , lui répondis-je, appelez qui vous voudrez, homme ou femme, peu m'importe, dès lors qu'il pourra arrêter le sang. »

Ce sont d'étranges personnages, ces docteurs de village, ordinairement d'origine tartare, chez qui l'art de guérir se transmet de génération en génération d'une façon toute particulière. Un homme, par exemple, ne révèle point son secret ni ses formules, à ses enfants mâles, mais à ses filles; et celles-ci, à leur tour, ne les transmettent qu'à leur descendance masculine. Le docteur fut trouvé plus promptement que nous ne l'avions espéré, le maître de poste nous ayant dit que le yemschik qui devait nous conduire à la station voisine, s'était rendu fameux par ses cures. On le fit appeler; c'était un homme encore jeune, vêtu de peaux de moutons grossières, mais d'un abord et d'un aspect agréables. Il entra dans la salle, examina mes blessures pendant un moment, puis demanda à mon compagnon mon nom et celui de mon père: « Ivan Ivanovitch, c'est-à-dire Jean fils de Jean, lui répondit celui-ci, ajoutant que j'espérais être complétement guéri dans deux jours. » Ainsi renseigné sur mon nom et sur ma parenté, le paysan posa un de ses doigts sur l'extrémité de mes doigts blessés. Il leva les yeux au

Newcomb à son arrivée à Saint-Pétersbourg. (T. II, Ch. I.)

plafond, murmura à demi-voix une prière ou formule mystérieuse, dans un jargon tartare, auquel je ne compris naturellement rien. Je pus cependant distinguer les deux noms Ivan Ivanovitch, ce fut tout. Il ajouta seulement que mes blessures seraient guéries dans le délai fixé. Je jetai les yeux sur mes deux doigts, dont le sang avait coulé jusque-là avec tant d'abondance, qu'il s'en était formé une petite flaque sur le plancher, et je fus fort étonné de voir l'hémorrhagie arrêtée comme par un effet magique. Une ligne rouge de sang s'était déjà formée entre les lèvres des deux coupures. J'étais stupéfait, mais le fait était là. « Rien de plus? » demandai-je. « Rien du tout », me répondit le paysan ; tenez votre main tranquille et les blessures vont se fermer. Je pris cependant la précaution de placer une petite pièce de coton-laine sur les coupures et d'envelopper mes doigts dans un mouchoir. Deux jours après, les lèvres des deux plaies étaient presque complétement reprises, et je pouvais recommencer à me servir de mes doigts pour inscrire mes notes sur mon carnet. Au moment où j'écris cette lettre, deux petites raies rouges sur les articulations de mes doigts, indiquent seules que j'ai été coupé en cet endroit. La guérison a été si parfaite, que mes doigts sont aussi souples aujourd'hui qu'ils l'étaient huit jours avant que je n'essayasse d'ouvrir la malheureuse boîte.

Cette petite histoire pourra paraître un peu bizarre et indigne d'être rapportée; car peut-être est-il ordinaire que des coupures dans les articulations des doigts se ferment d'elles-mêmes en deux jours, et d'une manière si

complète, qu'on peut se servir de sa main pour écrire sans ressentir la moindre douleur et sans craindre de voir la plaie se rouvrir; c'est ce que j'ignore. Cependant, hier, je montrai les cicatrices de mes doigts à un docteur allemand, qui habite Omsk, et il ne put s'empêcher de reconnaître que la guérison s'était opérée avec une rapidité vraiment remarquable, ajoutant que les déchirures de ce genre sont généralement très gênantes pendant dix ou quinze jours; au reste, il m'avoua que les praticiens du pays reconnaissent parfaitement la puissance mystérieuse que possèdent les médecins indigènes. Naturellement je n'entrerai point dans la discussion de ce sujet au point de vue psychologique.

Un voyage en traîneau d'un millier de milles à travers les steppes immenses de la Sibérie n'est point aussi dépourvu de charmes qu'on pourrait se l'imaginer. D'abord le carillon joyeux des grelots attachés aux harnais de votre attelage, auquel votre oreille s'habitue, vous procure un certain sentiment de plaisir; ensuite quelle jouissance de se sentir emporté dans l'espace avec une rapidité vertigineuse pendant des jours et des nuits! Il est vrai que, quand les vents, perdant leur violence furieuse, cessent de chasser devant eux les nuages de neige à travers les steppes, que la tempête s'est apaisée et que le soleil brille pendant toute la journée dans un ciel pur et sans nuages, le jour se passe dans une lugubre uniformité; vos yeux se fatiguent à se promener sans cesse sur une plaine de neige d'une blancheur éblouissante, mais votre imagination n'est jamais oisive. L'immensité de cette nappe

blanche vous semble un vaste océan dont la surface a été glacée subitement et maintenue avec les milliers d'accidents qu'elle présentait à ce moment. Les longs sillons qui roulent l'un après l'autre et les lames à la crête déchiquetée, tout s'y trouve. Une longue file de buissons ou de végétaux nains, vous représentent la population d'une plage de bains pendant l'été, et vous pouvez aisément vous figurer pour un instant, vous trouver en face de Manhattan Beach avec ses nombreux baigneurs. Quand le soleil disparaît de l'horizon, l'immense mer de neige, qui se prolonge à l'infini. se trouve, pour un instant, environnée des teintes les plus vives, et le ciel, depuis l'horizon jusqu'au zénith, revêt toutes les couleurs de l'arc-en-ciel. Ici, point de ténèbres, point de nuit. Le soleil a disparu, mais la couleur de la neige vous permet de voir au loin de tous côtés. Alors la lune se lève et montre son orbe petit et insignifiant, mais brillant et froid comme une étincelle électrique. En face d'une telle lune, le poète a pu dire :

La lune a suspendu sa lampe au firmament,

car, par rapport à tout ce qui vous entoure, elle ressemble au globe d'une lampe électrique, suspendu seulement à quelques centaines de pieds de la surface de la terre, à un demi-mille de distance. Vous avez peine à reconnaître en elle votre vieille amie la lune, qui, dans les climats plus chauds, inonde de sa douce lumière les bois et les vallées, et entoure d'une auréole la tête des amoureux dans leurs promenades sentimentales au milieu des jardins, des moissons, ou sur le bord des rivières,

des lacs ou de la mer. Ici, elle est brillante sans éclat, et paraît si près de vous, qu'elle semble prête à vous tomber du ciel sur la tête. Indifférente aux amours, au moins pendant le long hiver de la Sibérie, elle éclaire le voyageur et lui indique sa route. Mais vers le matin, d'épais brouillards qui semblent s'élever subitement, obscurcissent sa lumière et vous empêchent de voir à vingt mètres. Ces brouillards, d'un froid pénétrant, durent jusqu'au lever du soleil, qui les dissipe à mesure qu'il monte sur l'horizon. Les effets d'optique auxquels on assiste alors sont réellement curieux : car ces brouillards intenses donnent aux objets les plus rapprochés une forme et un aspect vraiment fantastiques. Plus curieuses encore sont les formes bizarres qu'affectent les petits bouquets de broussailles et de ronces rachitiques plantés à cinquante mètres de distance les uns des autres des deux côtés du chemin, entre Orenbourg et Omsk, surtout au moment du crépuscule. La neige amoncelée au pied des buissons, représente toutes sortes d'animaux vrais ou fantastiques, qui semblent garder un air farouche. On dirait les éléphants qui bordent la chaussée conduisant aux tombeaux des empereurs de Chine. A côté, de petites touffes d'arbrisseaux affectent la figure de gnomes amis ou ennemis, tandis que les saules à la taille élancée, vous représentent les silhouettes les plus fantastiques et les plus ridicules de personnages efflanqués, et vous retracent les profils de personnes connues ou dont vous avez vu la caricature. Ainsi ces deux saules qui se croisent à la moitié de leur hauteur et se courbent

en avant sous le poids de la neige qui surcharge leur tête, vous représentent-ils autre chose que Henry Irving, vêtu de son costume d'Hamlet ? Voyez comme il marche à grands pas pour vous suivre. Son voisin ne peut être qu'un garde du corps efflanqué, avec sa coiffure grotesque, marchant à ses côtés, pour lui servir d'escorte et le protéger.

Curieux aussi sont les phénomènes musicaux d'un traîneau en mouvement. Ceux-ci vous permettent, surtout pendant la nuit, de supputer les degrés de la température extérieure. Ne voyageant pas pour la science, j'ai naturellement négligé de me munir de baromètres, de thermomètres aussi bien que de chronomètres, et je ne possède qu'un thermomètre de poche, acheté à Orenbourg, et dont l'échelle s'arrête à 30° Réaumur au-dessous de 0°. Mais depuis trois nuits déjà, le mercure nous refuse ses indications au-delà de 30° au-dessous de zéro ; il nous faut attendre la congélation de notre flacon de cognac, pour recommencer nos observations thermométriques. Toutefois ce ne sera que vers 40° Réaumur que nous pourrons avoir quelques indications sûres. Encore ne sera-ce qu'un jour que ces indications pourront nous être d'une utilité constante. Heureusement, pour les températures de 12 à 20°, nous avons un thermomètre naturel, qui marque ses données par des sons et n'en est pas moins intéressant. Les patins de notre traîneau, en glissant rapidement sur la surface cassante de la neige, rendent, aussitôt que le thermomètre est descendu a 12° Réaumur, un son tout particulier. Quand vous êtes assis

dans le traîneau, vous croyez entendre, à un mille de distance, une meute innombrable qui tient la bête aux abois, pendant qu'au-dessous de vous, les sons sortent distinctivement. A la voix plus grave et plus sonore des vieux chiens, se mêlent les glapissements clairs et flûtés des jeunes chiennes; mais le tout forme un concert que les sifflements du roi Burran ne peuvent couvrir. Il vous est facile alors, quand vous êtes chaudement enveloppé dans vous fourrures, et si vous êtes à moitié assoupi au fond de votre véhicule, de vous imaginer que toute la meute du Wild Huntsman d'Odenwald, s'est rassemblée sous vous et tout autour de votre traîneau pour vous escorter et vous protéger.

Mais arrivons au roi Burran, ce parent éloigné du Blizzard de l'ouest, et le grand ogre des voyageurs en Sibérie. Ce vent malfaisant semble se réjouir quand, à son arrivée, il trouve la terre couverte de légères particules de neige glacée toutes prêtes à être enlevées et balayées de-ci, de-là, au gré de ses capricieux désirs. Aussitôt, il révèle sa joie diabolique par tous les méfaits qu'il peut commettre sans entraves ni conteste. Appelant à son aide ses compagnons, toute la famille des Burrans s'en mêle. D'abord, de son souffle puissant, maître Burran promène à son aise, par toute l'étendue des plaines immenses, les particules de neige qu'il rencontre, comme s'il se proposait de niveler toute la contrée et de la couvrir d'un linceul d'une affreuse monotonie. C'est ainsi qu'il pousse la neige sur les routes postales jusqu'à ce qu'elle y atteigne le niveau de la plaine environnante,

berçant son stupide esprit de l'illusion que les conducteurs de traîneaux perdront leur chemin et resteront en détresse dans quelque banc de neige. Mais la ruse est éventée, et des buissons de broussailles qu'il ne peut couvrir ont été plantés le long de la route entière, de sorte qu'en hiver le yemschik peut conduire son traîneau avec autant de sécurité qu'au milieu de l'été. « Ah! pense en lui-même ce génie du mal, il existe un endroit auquel ces stupides humains n'ont pas songé : cette route qui traverse le bois, là-bas, je la bloquerai, et cet imbécile de yemschik aura un détour de quatre ou cinq verstes à faire pour reprendre son chemin. » Aussitôt dit, aussitôt fait : la route est bloquée, et maître Burran court en fredonnant au village voisin. « Bon! se dit-il, une station de poste. Ah! le voyageur veut traverser les rues pour aller prendre son relais de chevaux! je les lui chaufferai! » Et d'amener toute la neige qu'il peut enlever de la plaine pour la rassembler en monceaux énormes dans les rues du village et contre les maisons des paysans. « Voyons, si nous faisions d'une pierre deux coups, nous aurions non-seulement rendu le chemin difficile pour le voyageur, mais nous aurions aussi donné à ces misérables paysans quelque chose de mieux à faire que d'aller l'aider à dépêtrer son traîneau de la neige. D'ailleurs, les troupeaux de ces braves gens grelottent derrière leur abri de planches. Quarante degrés Réaumur, n'est-ce pas trop pour ces pauvres bêtes? Nous allons leur donner une belle couverture blanche qui les tiendra chaud. » Ainsi dit, ainsi fait. Maître Burran emplit de neige les cours

des fermes, jusqu'à ce que le niveau de celle-ci atteigne le faîte des maisons, et, le lendemain, les pauvres paysans sont obligés de retirer leurs bestiaux de dessous la couche de neige, où quelques-uns sont déjà morts. Ceci fait, maître Burran, content de lui-même, s'en va, pour passer le temps, amonceler encore quelques bancs de neige sur la route, puis reprend le chemin du nord et disparaît. Tel semble être l'esprit qui guide le roi des tempêtes quand il visite la Sibérie, et malheur au voyageur qui suit de trop près la marche de ce monarque. Quand vous suivez les routes postales de la Sibérie, vous ne pouvez vous défendre de croire que le vieux Burran a pour habitude de jouer à dessein de pareils tours aux paysans, aux yemschiks et aux voyageurs, tant sa manière de procéder est uniforme. Un bon nombre des villages que nous avons traversés pendant les deux derniers jours de notre voyage d'Orenbourg à Omsk étaient littéralement couverts et au même niveau que les plaines environnantes, les cours des fermes étant remplies de la neige qui n'avait pu trouver place dans les rues du village. Nous fûmes cependant assez heureux pour n'arriver qu'un jour ou deux après son passage, et nous n'eûmes qu'un seul détour à faire pour éviter des amas de neige accumulés sur la route dans la forêt. Une seule fois aussi nous fûmes pris dans son piège, et nous pouvons encore nous flatter d'avoir perdu, en cette circonstance, le moins de temps possible.

A part ces phénomènes remarquables de la nature, il ne reste plus grand chose à voir pendant ce long trajet

à travers les plaines de la Sibérie; seuls, les misérables villages qui se trouvent échelonnés tous les dix ou quinze milles le long de la route nous offrent un spectacle nouveau. Juste à l'époque où nous passions, ces hameaux présentaient une animation et une vie extraordinaires : cela vient de ce que les dernières semaines qui précèdent le long jeûne du carême sont ordinairement choisies par les jeunes gens pour se marier, et plus il y a de mariages, plus on est gai. Dans une vingtaine de villages que nous traversâmes, les mariages semblaient être la seule occupation du moment. Des traîneaux conduits par des paysans couronnés de guirlandes, surchargés de jeunes filles de tous les âges, depuis six ans jusqu'à trente, toutes chantant et criant d'une façon des plus désagréables, montaient ou descendaient les rues ou faisaient, à la file les uns des autres, le tour de la petite église de bois. Les gens plus âgés, les parents du marié et de la mariée, restaient à l'intérieur des maisons, où ils buvaient jusqu'à tomber ivres-morts, en l'honneur de la circonstance. Dans une station, nous trouvâmes le maître de poste complétement abruti par la boisson, ce qui nous causa un retard assez considérable; cependant il n'était que midi; le soir, sans doute, il aura eu une attaque de *delirium tremens*, ou quelque voyageur l'aura trouvé couché dans la neige en quelque endroit du village. Quant aux animaux qui s'y trouvent, vous les voyez tous, quand le soleil brille, pressés le long des maisons sur le côté le plus chaud de la rue, se réchauffant de leur mieux. En hiver, on rencontre fort

peu de voyageurs dans les stations échelonnées le long de la route; cependant chacune d'elles a une salle séparée pour les voyageurs, qui peuvent s'y reposer et y dormir pendant la nuit sur des bancs de bois sans que le maître de poste ait le droit de leur demander le moindre payement. Nous pourrions compter sur nos doigts les voyageurs que nous avons rencontrés pendant le millier de milles que nous venons de parcourir. Ce furent d'abord un officier russe et sa femme, que nous trouvâmes dans une première station, où ils avaient accaparé les deux sofas de la salle des étrangers. Dans une autre, nous rencontrâmes une famille entière qui, après un voyage de six semaines, était arrivée d'Irkoutsk à Troïsk. Le mari, homme d'une quarantaine d'années, avait rempli le poste de caissier dans une banque à Irkoutsk; il s'en allait à Saint-Pétersbourg pour y chercher un climat nouveau et plus sain pour lui. Il emmenait avec lui sa femme et un petit enfant, confié aux soins d'une vieille nourrice. Il nous raconta qu'à Krasnoyarsk, une autre de ses enfants, une petite fille, était tombée malade et y était morte. Enfin, dans une troisième station, ce fut un vieil employé du gouvernement, faible et usé, qui avait passé trente ans à Irkoutsk, et qui, à la fin, avait obtenu d'être rappelé à Saint-Pétersbourg, où il espérait terminer ses jours au milieu de ses amis. Il avait l'air profondément triste. En route, il avait eu le malheur d'être volé par un autre voyageur. Il est bien rare, à la vérité, qu'un employé subalterne puisse revenir en Europe après avoir occupé un poste en Sibérie. Il est assez facile d'obtenir

un emploi dans cette contrée, mais à peine un sur mille de ceux qui s'y rendent peut économiser assez d'argent pour revenir au milieu des siens. On pourrait avec raison mettre, pour les employés, sur la frontière de Sibérie, cette inscription terrible :

« Vous tous qui me franchissez, dites pour toujours adieu à l'espérance et aux amis que vous laissez derrière vous. »

Il y a peu d'éloges à faire des maîtres de poste et des stations établies sur les routes de la province d'Orenbourg et de la Sibérie en général; les uns et les autres ne brillent nullement par l'aspect, et les premiers, quand ils ne sont pas absolument stupides, sont des coquins. Les meilleurs d'entre eux, cependant, sont les vieux Cosaques, qui se montrent toujours polis et convenables, et ne manquent jamais de vous donner une partie de leur lait frais et de leurs œufs, ou de partager avec vous leur frugal repas. Un des plus beaux types de ces maîtres de poste cosaques que nous ayons rencontrés était celui de Kapakulskaya. C'était un beau vieillard de soixante-dix ans environ, nommé Ponsmarew. Il possédait une vaste maison et d'immenses troupeaux de moutons, de chevaux et de bœufs, qu'il entretenait sur les steppes. La rencontre de cet homme, qui nous représentait réellement un des plus nobles types de sa race, et avec lequel nous pouvions nous entretenir, nous fit véritablement plaisir. Il nous présenta ses deux fils, beaux jeunes gens de dix-neuf et vingt ans, qui, avec leur vieux père, sont les plus beaux spécimens de l'espèce humaine que nous

ayons rencontrés sur notre route. Ils étaient assez intelligents pour nous fournir maints renseignements sur leur genre de vie et sur leurs travaux. Au moment du départ, ils nous offrirent de nous faire visiter un campement de Kirghiz nomades dont la station d'hiver se trouvait à quelques verstes seulement de notre route. Naturellement, j'acceptai cette offre immédiatement. Un des fils attela donc son traîneau et nous y conduisit, tandis que notre traîneau nous suivait.

Quoique demi-nomades, les Kirghiz de ce district sont à moitié civilisés et *russifiés*. Pendant l'été, ils errent avec leurs tentes, ou *kibitka*, sur toute l'étendue des steppes où ils font paître leurs énormes troupeaux de gros et de menu bétail; mais, pendant l'hiver, ils reviennent s'établir dans leurs maisons de bois, construites sur le modèle des maisons russes, et qui sont plus chaudes que leurs tentes. C'est la saison pendant laquelle ils s'adonnent à l'élevage des jeunes chèvres, des agneaux et des veaux, comme aussi celle où ils s'occupent de l'éducation de leurs enfants. Leurs troupeaux sont enfermés dans de vastes caves creusées dans le sol et recouvertes de terre presque au niveau de la plaine. Leurs légères kibitkas sont toujours plantées près de là, mais restent inhabitées pendant la saison rigoureuse. Quant à la maison de bois de ceux que nous visitions, nous la trouvâmes chauffée par un de ces immenses poêles qu'on ne rencontre qu'en Russie, et nous pûmes nous convaincre que le samovar y joue un rôle important. Contigu à la maison d'habitation, se trouve un hangar cou-

vert en chaume et bois, abrité : c'est l'étable réservée aux femelles qui ont des petits. Un peu plus loin, une petite hutte sombre, grande comme une cabane irlandaise, mais plus chaude et plus propre, sert de salle d'école aux enfants du village et aussi de salle de récréation aux jeunes chevreaux et aux jeunes agneaux. On nous introduisit dans cette pièce, non sans peine, à la vérité, car une douzaine de chèvres et de brebis se montrèrent tout à fait disposées à nous disputer la préséance. Mais quelle scène délicieuse! quel étonnant concert! On eût dit un essaim d'abeilles; et un troupeau d'agneaux, confiné dans cette petite cabane faisait chorus. Une demi-douzaine de jeunes Kirghiz, assis sur le sol avec les jambes croisées, montrant leurs petites figures brunes aux yeux fendus en amandes, surmontées d'un bonnet de fourrure, et penchés sur leurs livres, lisant ou plutôt bourdonnant leur leçon avec une charmante intonation. Au milieu de ce délicieux bourdonnement d'abeilles, se mêlait par intermittences un chœur bruyant de voix chevrotantes dont nous fûmes quelques instants avant de découvrir les exécutants. A la fin, nous les aperçûmes. C'étaient une vingtaine de jolis petits animaux enfermés dans une niche déposée dans un des angles de la cabane. Les enfants étaient naturellement accoutumés à ce bruit, qui, pour nous, paraissait étrange. Ils chantaient leurs leçons et leurs prières en langue kirghize, sur un rhythme d'une délicieuse monotonie. C'est une espèce de récitatif chanté que les prêtres ritualistes pourraient imiter, au grand avantage de leurs congrégations. Ce chant, entre-

mêlé et interrompu par le bêlement des chevreaux, auxquels leurs mères répondaient du dehors, formait un concert scolaire kirghiz étrangement intéressant. Les enfants étaient tous très jeunes, leur âge variant de trois à dix ans; aussi ce fut avec une extrême surprise que nous les entendîmes lire couramment l'écriture hiéroglyphique de leurs gros livres kirghiz. Le maître, un jeune homme de dix-sept à dix-huit ans, était armé d'une longue baguette dont il se servait seulement pour appliquer de temps en temps un léger coup sur le bonnet de ceux de ses élèves qui se montraient inattentifs. La durée des classes est trois heures le matin et trois heures le soir, pendant tout l'hiver, et ce petit monde paraît très heureux de son existence. Avant de quitter cette scène intéressante, mon ami en fit un croquis, et, après avoir distribué quelques livres de gâteaux de miel aux enfants, nous partîmes de cette singulière salle de classe. Au dehors, une demi-douzaine de Kirghiz, montés sur leurs petits chevaux poilus et rapides, nous attendaient pour nous escorter; ils nous suivirent jusqu'à notre traîneau, en marchant toujours au galop et en poussant des cris de joie.

Nous voici enfin à Omsk, où nous sommes arrivés jeudi soir de bonne heure, grâce à l'extrême et puissante bienveillance du gouverneur général de la Sibérie occidentale. Le long de la route, depuis Troïsk, tous les maîtres de poste avaient été prévenus de mon arrivée et invités à me tenir des chevaux en réserve. En approchant d'Omsk, nous traversâmes nombre de stations où

se trouvaient des voyageurs munis de la podoroschnaya ordinaire. Ceux-ci attendaient patiemment des chevaux, tandis que les nôtres étaient amenés immédiatement et attelés à notre traîneau. Aussi nous avancions à grandes journées. Dans plusieurs stations, les trois meilleurs chevaux, qui sont toujours réservés pour les courriers impériaux et pour les gouverneurs, nous furent donnés, afin que notre voyage ne souffrît d'aucun retard. Enfin, à notre arrivée, nous trouvâmes des chambres, que nous avait fait réserver le chef de la police.

Ma première visite fut naturellement pour le gouverneur général. Il avait déjà télégraphié mon arrivée au lieutenant Danenhower, à Irkoutsk. Son Excellence fut extrêmement bienveillante et me donna beaucoup de conseils au sujet de la meilleure nourriture que nous pouvions prendre pour la route. Il plaça ensuite un de ses aides-de-camp à ma disposition pendant tout le temps de mon séjour à Omsk. En un mot, il me témoigna, sous tous les rapports, la plus complète bienveillance.

» Omsk est une ville agréable, possédant de beaux édifices publics, des boulevards et des rues magnifiques; elle a même un petit bois de Boulogne à l'extérieur. Cette ville est située sur l'Irtysch et l'Om; c'est le siége du gouverneur général de la Sibérie occidentale et du commandement militaire. Elle est fière du nombre de ses écoles, d'une manufacture de drap appartenant à l'État, d'un corps de cadets pour la Sibérie, dans lequel cent élèves apprennent l'état militaire et iront ensuite commander les régiments de ligne ou les régiments de Co-

saques. Le commerce de cette ville avec l'Asie centrale est considérable et productif, car les marchands paraissent y faire d'excellentes affaires.

Les plus grands désagréments, pour les habitants de cette ville, sont la chaleur accablante et la poussière dont ils ont à souffrir pendant l'été, et, en second lieu, le penchant universel que les ouvriers et les domestiques montrent pour le vol. Chaque année, cette ville reçoit d'Europe plusieurs milliers de malfaiteurs qui y sont envoyés en exil; on les répartit, il est vrai, entre les villages de la province, mais presque tous trouvent moyen de revenir à Omsk, où ils forment l'armée des yemschiks, des garçons d'hôtel, des valets de pied, des manœuvres et des vagabonds; aussi les habitants d'Omsk se plaignent-ils avec raison de cet état de choses.

Hier, j'acceptai l'invitation d'aller passer la soirée dans une famille allemande, pour y assister à une partie de billard. Ce fut pour moi une bonne aubaine, car j'eus ainsi l'occasion d'apprendre un grand nombre de détails sur les petites misères de la vie dans cette capitale au petit pied. M. Rosenplaenter et sa femme, mes hôtes, sont originaires des provinces baltiques; le mari exerce la profession de pharmacien dans cette ville, où il possède une charmante maison. Il me raconta quelques-unes des aventures curieuses qui lui sont arrivées avec les exilés russes.

« Un jour, me dit-il, un ouvrier qui avait été employé par moi, quelques semaines avant, pour réparer des ap-

Le guide cosaque qui a ramené Danenhower. (T. II, Ch. I.)

pareils de chauffage, vint me trouver pour me demander de l'argent.

» — Pourquoi vous donnerais-je de l'argent? lui demanda-t-il, fort surpris. Ne vous ai-je pas payé l'ouvrage que vous avez fait pour moi?

» — Oh! j'en conviens, répondit l'ouvrier, mais je vous ai sauvé la vie.

» — Comment cela?

» — Eh bien, pendant que je réparais votre poêle, j'étais parvenu à découvrir où était votre argent, et je m'étais entendu avec deux complices pour vous voler. Les deux autres voulaient vous tuer, vous et votre femme, afin de faire un bon coup de filet, mais je m'y suis opposé de toutes mes forces, et, comme vous le savez, nous n'avons pu vous voler qu'une partie de vos habits de fourrure.

» Je lui donnai cinq roubles pour sa bienveillance, dit M. Rosenplaenter, heureux d'apprendre que j'avais échappé à un meurtre et à une mort subite.

» Une autre aventure tout aussi curieuse, ajouta-t-il, m'est encore arrivée il y a quelques semaines seulement.

» Un officier de la police étant venu me prévenir qu'un prisonnier qui avait été autrefois à mon service désirait me parler pour me faire une révélation importante, je demandai qu'on me l'amenât :

» — Eh bien, dis-je à cet homme, quand il fut en ma présence, qu'avez-vous à me faire savoir?

» — Je demande pardon à Votre Honneur, me répon-

dit-il, mais je voudrais me débarrasser d'une boîte de drogues et de médicaments que j'ai volée pendant que j'étais à son service.

» Je lui dis de l'aller chercher, et, quand il revint, je trouvai des articles d'une valeur d'une couple de cent roubles qui tous avaient été dérobés chez moi. Il me demandait cinq roubles pour me les restituer, mais je ne lui en donnai que deux.

» Puis, l'interrogeant sur le motif qui l'avait poussé à commettre ce larcin :

» — Pourquoi, lui dis-je, aviez-vous volé ces substances dont vous ne connaissez ni le nom ni l'usage?

» Alors il me répondit avec un aplomb imperturbable :

» — Vous savez bien, monsieur, que j'avais un frère à Omsk; eh bien, nous nous étions décidés à quitter cette ville pour aller établir une petite pharmacie dans notre village, qui est près d'ici, et nous espérions y faire de bonnes affaires; mais mon frère s'en est allé, et moi j'ai renoncé à me mettre dans le commerce. »

CHAPITRE XIV.

D'Omsk à Krasnoyarsk.

Omsk. — Coup d'œil sur les environs de cette ville. — Aridité et fertilité. — Ce que serait devenue la Sibérie occidentale en d'autres mains que celles des Russes. — Les marais de la Baraba, d'après M. Jules Verne et Mme de Bourboulon; ce qu'ils sont en hiver. — Les caravanes de thé en Sibérie. — Quelle source d'ennuis elles sont pour les voyageurs. — Commerce du thé en Russie. — Kolyvan. — Le registre aux réclamations. — La condition précaire d'un maître de poste. — La Sibérie peinte en quelques lignes par une artiste française. — Les forçats en rupture de ban. — Arrivée à Tomsk. — Le dimanche du beurre dans cette ville. — Opinions diverses sur la ville de Tomsk. — Réflexions sur l'avenir des relations commerciales entre l'Europe et la Sibérie par la mer de Kara. — De Tomsk à Krasnoyarsk. — M. Danenhower reste à Irkoutsk.

Krasnoyarsk (Sibérie orientale), 17 février 1882.

J'ai quitté Omsk, la belle capitale de la Sibérie occidentale, le 8 février, à neuf heures du matin. Le lieutenant Danenhower m'avait télégraphié d'Irkoutsk que le secrétaire de la marine lui avait envoyé l'ordre de quitter immédiatement cette ville pour retourner aux États-Unis, en emmenant les neuf hommes de son canot sauvés avec lui. Son intention était, m'annonçait-il, de partir le jeudi suivant. J'ai donc cru sage de prendre des dispositions pour que nous nous rencontrions à Krasnoyarsk plutôt que dans n'importe quelle autre des stations de la route,

car ces stations ne possédant pas d'hôtel, il nous eût été impossible de nous trouver en tête-à-tête.

Pendant les deux jours que je suis resté à Omsk, après mon long voyage à travers les steppes de la province d'Orenbourg, je n'ai guère trouvé de temps pour visiter cette ville. Avec ses larges rues, ses boulevards ombragés, les bords pittoresques de sa rivière, Omsk doit être, comme Orenbourg, une jolie ville en été. Néanmoins, les gens qui l'habitent disent préférer les six ou sept mois d'hiver à la chaleur et à la poussière du reste de l'année. Dans les mois les plus chauds, les gens riches quittent la ville pour se rendre dans de charmantes localités sur les bords de l'Irtysch, où ils passent un mois ou deux sous les tentes khirghises, qui sont les habitations les plus agréables qu'on puisse trouver pour cette époque. Avec l'hiver commencent les fêtes mondaines, car il ne faudrait pas s'imaginer que les villes sibériennes manquent de toutes sortes d'attractions. Omsk possède un théâtre où se donnent des représentations dramatiques deux fois par semaine, un cirque que les Russes aiment surtout à fréquenter, et de nombreux concerts privés et publics. Ces amusements servent surtout à rendre la vie agréable pour les habitants de cette ville. Cependant la neige et les froids continuels de l'hiver, aussi bien que la poussière et la chaleur de l'été, doivent rendre le séjour d'Omsk terriblement pénible pour un étranger. Les étrangers, et principalement les dames employées au télégraphe, m'ont dit que la première année de séjour en Sibérie est pour eux une année d'affaisse-

ment moral. Ils se sentent entièrement séquestrés du reste de l'univers; une épouvantable mélancolie s'empare d'eux et les tue; aussi beaucoup d'entre eux, ne pouvant économiser assez d'argent pour s'en retourner, se laissent aller au désespoir et se suicident. Les terribles vents du nord semblent les glacer jusqu'au cœur, sans que l'été puisse leur ramener la joie. On dirait que ces immenses et lugubres plaines sans arbres, qui s'étendent pendant des milliers de verstes autour de la ville, et la nature elle-même, se coalisent pour leur rendre leur sort plus cruel et plus terrible.

Cependant on ne doit point accuser la nature seule de l'état de choses qui existe dans cette partie de la Sibérie. L'homme aussi a contribué largement à développer la monotonie qui règne sur ces immenses surfaces; il a abattu les grandes forêts qui couvraient autrefois cette contrée, sans se mettre en peine au moins jusqu'à ces dernières années, de les remplacer par d'autres. Elargissant ainsi les limites du désert qui règne autour de lui. Aujourd'hui si les immenses forêts qui couvrent les flancs de l'Altaï n'existaient pas pour emmagasiner les eaux qui alimentent les grandes rivières, il lui serait impossible de soutenir ici le grand combat de la vie. Il est vrai, la Russie ayant enfin reconnu le mal en même temps que ses causes, s'efforce, depuis quelques années, d'en atténuer les effets en entreprenant, mais dans de trop étroites limites, des cultures forestières. Il faudra bien du temps pour réparer la faute du passé.

Un jour, me tenant sur le pont de l'Yrtysch, à Omsk,

je cherchais à découvrir à quelque vingt milles de distance les limites de la plaine qui entoure la ville; mais aussi loin que l'œil pouvait s'étendre, je n'apercevais que la surface immense et dénudée de la steppe, qui, en cette saison, ressemblait à un vaste océan de glace, où j'étais tenté de chercher la matière de quelque navire arrivant au port. A mes pieds se trouvaient seuls, un steamer solitaire et trois barques emprisonnés dans les glaces de la rivière; et ce sont là les seuls bâtiments par lesquels se fait le transport de presque tous les produits de la contrée voisine. Cependant le sol, là où il n'a point été envahi par le sable, est extrêmement fertile, et des flottes de steamers auraient peine à enlever toutes ses productions s'il était intelligemment soigné et cultivé. La Sibérie occidentale aurait pu devenir le Canada de l'Asie et le grenier de toute l'Europe, si le gouvernement russe avait accordé plus d'attention au développement intérieur de cette contrée, et s'il avait déversé sur elle les millions dépensés entre la guerre contre la Turquie. Si, au lieu de tomber dans les mains de la Russie, la Sibérie fût devenue une colonie anglaise, ou se fût trouvée l'un des Etats du Far-West, sa population serait triplée aujourd'hui.

Il y a quelques années, la Russie fit étudier le tracé d'une ligne de chemin de fer à travers l'Oural qu'on se proposait de prolonger jusqu'aux rivages de l'Océan Pacifique, mais l'argent lui fait défaut, et son papier-monnaie n'a plus que les deux tiers de sa valeur d'émission; en outre les charges des anciens emprunts pèsent lourdement sur le pays. Cependant si cette ligne était construite

et si la Russie savait, en poursuivant ses conquêtes au sud de la Sibérie et dans l'Asie centrale, tirer parti des ressources des pays conquis, le commerce de la Chine avec l'Europe serait bientôt entre ses mains, et l'Amérique aurait un terrible rival sur le marché des céréales. Mais depuis trois siècles qu'elle est en possession de cette immense contrée, elle n'a su en tirer que des métaux précieux, ou en faire le lieu d'enterrement de ses condamnés criminels et politiques.

Je parlais de l'Irtysch tout à l'heure, or ce fut sur ses bords où la ville d'Omsk étale aujourd'hui sa magnificence que se déroulèrent les premiers incidents de la lutte qui devait faire tomber sous le joug moscovite cette immense contrée, qui, depuis, a pris le nom de Sibérie. Si nous en exceptons la conquête des Indes par les Anglais, celle de ce pays est peut-être un fait unique dans l'histoire.

Mais ce n'est point ici le lieu de faire l'histoire de la conquête de la Sibérie par les Russes. Nous ne suivrons donc point M. Jackson dans la digression qu'il entreprend à ce sujet, renvoyant les lecteurs désireux de connaître les détails de cette conquête remarquable à tous les points de vue aux ouvrages d'histoire, où ils pourront l'étudier plus en détail et sur des données plus précises que celles que nous pourrions lui fournir en courant. Arrivons donc à la description des marais de la Baraba.

Chacun a présent à la mémoire le récit émouvant que fait l'auteur bien connu des *Aventures de Michel Strogoff*, au moment où celui-ci traverse les marais de la

Baraba. L'intrépide courrier quitta Omsk le 29 juillet, c'est-à-dire au milieu des chaleurs de l'été. Le lendemain il traversa la station de poste de Touroumoff, pour entrer dans le district marécageux de la Baraba.

« Le 30 juillet (1), à neuf heures du matin, Michel Strogoff dépassait la station de Touroumoff et se jetait dans la contrée marécageuse de la Baraba.

» Là, sur un espace de trois cents verstes, les difficultés naturelles pouvaient être extrêmement grandes. Il le savait, mais il savait aussi qu'il les surmonterait quand même.

» Ces vastes marais de la Baraba, compris du nord au sud, entre le soixantième et le cinquante-deuxième parallèle, servent de réservoir à toutes les eaux pluviales qui ne trouvent d'écoulement ni vers l'Obi ni vers l'Irtysch. Le sol de cette dépression est entièrement argileux, par conséquent imperméable, de telle sorte que les eaux y séjournent et en font une région très difficile à traverser pendant la saison chaude.

» Là, cependant, passe la route d'Irkoutsk, et c'est au milieu de mares, d'étangs, de lacs, de marais dont le soleil provoque les exhalaisons malsaines, qu'elle se développe, pour la plus grande fatigue et souvent pour le plus grand danger du voyageur.

» En hiver, lorsque le froid a solidifié tout ce qui est liquide, lorsque la neige a nivelé le sol et condensé les miasmes les traîneaux peuvent facilement et impunément

(1) *Michel Strogoff*, par Jules Verne, 1re partie, ch. XV. (Hetzel et Cie, éditeurs.)

glisser sur la croûte durcie de la Baraba. Les chasseurs fréquentent assidûment alors la giboyeuse contrée à la poursuite des martres, des zibelines et de ces précieux renards, dont la fourrure est si recherchée. Mais, pendant l'été, le marais redevient fangeux, pestilentiel, impraticable même, lorsque le niveau des eaux est trop élevé.

» Michel Strogoff lança son cheval au milieu d'une prairie tourbeuse que ne revêtait plus ce gazon demi-ras de la steppe, dont les immenses troupeaux sibériens se nourrissent exclusivement. Ce n'était plus la prairie sans limite mais une sorte d'immense taillis de végétaux arborescents.

» Le gazon s'élevait alors à cinq ou six pieds de hauteur. L'herbe avait fait place aux plantes marécageuses, auxquelles l'humidité, aidée de la chaleur estivalle, donnait des proportions gigantesques. C'étaient principalement des joncs et des butomes, qui formaient un réseau inextricable, un impénétrable treillis, parsemé de mille fleurs, remarquables par la vivacité de leurs couleurs, entre lesquelles brillaient des lis et des iris, dont les parfums se mêlaient aux buées chaudes qui s'évaporaient du sol.

» Michel Strogoff, galopant entre ces taillis de joncs, n'était plus visible des marais qui bordaient la route. Les grandes herbes montaient plus haut que lui, et son passage n'était marqué que par le vol d'innombrables oiseaux aquatiques, qui se levaient sur la lisière du chemin et s'éparpillaient par groupes criards dans les profondeurs du ciel.

» Cependant, la route était nettement tracée. Ici elle s'allongeait directement entre l'épais fourré des plantes maré-

cageuses; là, elle contournait les rives sinueuses de vastes étangs dont quelques-uns, mesurant plusieurs verstes de longueur et de largeur, ont mérité le nom de lacs.

» Entre autres endroits il n'avait pas été possible d'éviter les eaux stagnantes que le chemin traversait, non sur des ponts, mais sur des plates-formes branlantes, ballastées d'épaisses couches d'argile, et dont les madriers tremblaient comme une planche trop faible jetée au-dessus d'un abîme. Quelques-unes de ces plates-formes se prolongeaient sur un espace de deux ou trois cents pieds, et plus d'une fois les voyageurs, ou tout au moins les voyageuses des tarentass, y ont éprouvé un malaise analogue au mal de mer.

» Michel Strogoff, lui, que le sol fût solide ou qu'il fléchît sous ses pieds, courait toujours sans s'arrêter, sautant les crevasses qui s'ouvraient entre les madriers pourris; mais, si vite qu'ils allassent, le cheval et le cavalier ne purent échapper aux piqûres de ces insectes diptères, qui infestent ce pays marécageux.

» Les voyageurs obligés de traverser la Baraba pendant l'été ont le soin de se munir de masques de crins, auxquels se rattache une cotte de mailles en fil de fer très ténu, qui leur couvre les épaules. Malgré ces précautions, il en est peu qui ne ressortent de ces marais sans avoir la figure, le cou, les mains criblés de points rouges.

» L'atmosphère semble y être hérissée de fines aiguilles, et on serait fondé à croire qu'une armure de chevalier ne suffirait pas à protéger contre le dard de ces diptères. C'est là une funeste région que l'homme dispute chèrement aux

tipules, aux cousins, aux maraingouins, aux taons, et même à des milliards d'insectes microscopiques, qui ne sont pas visibles à l'œil nu; mais, si on ne les voit pas, on les sent à leurs intolérables piqûres, auxquelles les chasseurs sibériens les plus endurcis n'ont jamais pu se faire. »

Telle est la description des marais de la Baraba, empruntée presque mot pour mot à Mme de Bourboulon, femme du ministre de France en Chine de 1858 à 1862. Cette dame nous donne une intéressante relation de son voyage à travers les marais. « Komsk, qui se trouve à 358 verstes d'Omsk, dit-elle, est ravagé annuellement par la fièvre des marais; en automne cette maladie prend un tel développement que toutes les gens, qui sont à même de le faire, quittent cette localité pour Kolivan ou Omsk. On m'a assuré que les gens qui habitent dans les villages de ces marais atteignent rarement la cinquantaine. Mais, s'écrie-t-elle, quelles magnifiques prairies on pourrait faire dans ces marais abandonnés. »

En terminant la description que M. Jules Verne lui a évidemment empruntée pour son *Voyage de Michel Strogoff*, elle dit : « La Baraba, qui a 320 verstes (325 kilomètres) dans sa partie la moins large et qui s'étend en hauteur du cinquante-deuxième au soixantième degré de latitude, est peut-être le plus vaste marais du monde. Occupant le fond d'un immense plateau, situé entre les fleuves Obi et Irtysch, elle sert de réservoir aux eaux pluviales ainsi qu'à celles qui proviennent de la fonte des neiges, et, comme le sol argileux en est imperméable, ces eaux n'y trouvent pas d'écoulement, et y forment des

lacs, des étangs et des marais fétides et croupissants. Des milliers d'oiseaux aquatiques s'y donnent rendez-vous de la Haute-Asie et de l'Europe orientale pour y nicher, sachant bien que c'est là leur empire et que là, l'homme ne viendra pas les déranger. L'hiver, la neige et la glace recouvrent toute la surface de la Baraba, qui présente alors le même aspect que les autres contrées de la Sibérie et qui est sillonnée en tous sens par les traîneaux des chasseurs de zibelines, de martres et de renards. »

Aussi, en hiver, le voyageur traverse-t-il cette immense et malsaine contrée, sans ressentir les attaques de la fièvre ou celles des moustiques. A la vérité, s'il n'était prévenu d'avance, il ne saurait qu'il passe dans cette région tristement intéressante. La neige et la glace ont, à cette époque, fait de la Baraba une vaste plaine blanche et monotone, différant peu du reste des steppes qu'il a traversées jusque-là. Le seul changement qu'il remarque est la régularité de la route, et il n'a pas de raisons de s'en plaindre. Pour nous, la première journée que nous passâmes dans ces marais fut une de nos meilleures, nous franchîmes deux cent cinquante milles. Malheureusement nous ne pûmes soutenir cette vitesse dès que nous rentrâmes sur les routes ordinaires. Nous y rencontrions des caravanes sans fin de marchands de thé qui nous obstruaient le passage et nous forçaient de suivre le côté de la route, où nous attendaient des ornières et des abîmes qui en font un véritable enfer.

Ces caravanes de thé suffisent pour mettre hors de lui le voyageur le mieux doué. Imaginez-vous, en effet, des centaines de traîneaux alignés les uns à la suite des autres

et dont la ligne se confond des deux côtés avec les deux points opposés de l'horizon. Ajoutez à cela que chacun de ces traîneaux est chargé de cinq ou six caisses de thé, et que tous sont conduits par des lascars qui dorment pendant toute la nuit, ou s'ils ne dorment pas, se réunissent à cinq ou six sur un traîneau pour causer et bavarder, tandis que leurs chevaux vont au gré de leur caprice, barrant le chemin à tout voyageur qui a le malheur de les rencontrer sur sa route et forçant celui-ci à chercher au prix de détours incessants à trouver un passage au milieu d'eux, si mieux il n'aime suivre le côté de la route, remplie de trous et de fondrières. Il ne faut plus songer ici à s'ouvrir un chemin de vive force; l'entreprise serait dangereuse, car ces traîneaux sont lourdement chargés, et votre automédon courrait grand risque de mettre en pièces véhicule et voyageurs.

Heureusement les paresseux personnages qui conduisent ces traîneaux ont aussi leurs jours de déboires. Quand les caravanes qui transportent l'or des mines les rencontrent sur leur passage, l'escorte de Cosaques qui accompagne ces caravanes a vite fait d'en nettoyer la voie. Les Cosaques se précipitent au milieu d'eux, distribuant de droite à gauche des coups de plat de sabre, appuyant au besoin ce premier avertissement de la pointe de leurs lances. Ce traitement, tout brutal qu'il est, ne saurait cependant faire naître chez le voyageur le moindre sentiment de compassion pour ceux qui en sont l'objet. Quel est l'homme, en effet, si patient qu'il soit, qui ne deviendrait presque fou de désespoir après s'être senti cahoté et culbuté pen-

dant toute une nuit pour laisser la voie libre à ces drôles.

On se demande, en voyant ces immenses caravanes, où les animaux attelés aux traîneaux et les hommes qui les conduisent peuvent vivre. Il est vrai, chaque cheval a sa botte de foin sur l'arrière du traîneau qui le précède, et les conducteurs trouvent sans doute du pain noir dans les villages qu'ils traversent. Mais les chevaux, où et quand dorment-ils? Un fois en marche, la caravane ne s'arrête plus : jour et nuit elle continue sa route; ces pauvres bêtes sont donc obligées de dormir en marchant, et ce genre d'existence dure plusieurs mois!

D'Omsk à Tomsk nous avons rencontré au moins six ou sept mille de ces traîneaux. L'immense quantité de thé qu'ils transportent arrivera dans un mois environ à la frontière. Mais une quantité plus grande encore de cette denrée se trouve actuellement à Tomsk, où elle attend le rétablissement des communications par eau ou par chemin de fer avec la Russie. Quand on considère l'énorme quantité de thé importée en Russie chaque année, on est surpris que cette puissance n'ait pas encore ouvert de meilleures voies de communication entre ses frontières européennes et celles de la Chine. Jusqu'à présent, les caravanes sont parties de Kiatcha pour se rendre à Irkoutsk; de là elles se dirigent vers l'Oural, où elles arrivent après avoir traversé la Sibérie dans presque la moitié de sa plus grande longueur. Aujourd'hui il est question de raccourcir ce trajet en faisant venir les thés par la Mongolie, jusqu'à Blisk. Là on les embarquerait sur l'Obi pour les amener par eau jusqu'à Tiunsen, en

remontant la rivière Tobol; de Tiunsen, enfin, on les conduirait par terre à Ekaterinbourg, tête de ligne d'une voie ferrée. Quant au projet de relier la Chine à la Russie par un chemin de fer à travers la Sibérie et l'Asie centrale, il n'y faut pas songer d'ici bien des années. Cependant cette ligne, avec l'appoint du commerce de la Chine et de l'Asie centrale, joint au transport des produits agricoles de la Sibérie payerait, en bien peu de temps, les frais de sa construction. Les produits de la Sibérie ont aujourd'hui bien peu d'importance à la vérité; et les paysans qui habitent cette contrée restent apathiques, malgré l'immense étendue de terres arables qu'ils possèdent; mais il faut en chercher la cause dans le manque de moyens de transport dont ils souffrent. Si ces gens avaient un chemin de fer pour conduire leurs céréales sur les marchés européens, ils secoueraient leur apathie, et, avec l'appoint des émigrants, qui ne manqueraient pas de venir apporter l'appui de leurs bras, la Sibérie deviendrait bientôt un des greniers de l'univers.

Six cent cinquante verstes séparent Omsk de Kolyvan. C'est dans cette dernière localité, suivant Jules Verne (toujours d'après Mme de Bourboulon), que pendant l'été les officiers et les employés de Komsk et autres villes voisines, cherchent un refuge contre le climat malsain de la Baraba. C'est aussi à Kolyvan qu'il place la scène de rivalité entre les deux reporters français et anglais, pendant laquelle ce dernier télégraphie des vers, pour rester en possession du fil télégraphique. Cette localité ne présente rien d'intéressant; c'est un village trois

fois aussi étendu, avec des maisons trois fois aussi clairsemées que les vingt villages que nous avons rencontrés dans la steppe. Elle possède quelques beaux édifices publics, çà et là, comme pour mieux faire ressortir la misère et le délabrement des autres. Cependant, Kolyvan occupe une place honorable dans mes souvenirs, car elle possède la seule station de poste, où, sur un espace de six cents milles, d'Omsk à Tomsk, j'aie pu trouver autre chose à manger que des choux ou de l'éternel *chai*. Pauvre vieille femme, comme elle était aux petits soins pour nous! Elle paraissait seule, cependant, diriger la maison ; elle était mariée, il est vrai, mais son mari était invisible, et je crains fort qu'il ne fût incapable d'aucun service ; ivre peut-être.

Dans chaque station de poste, en Sibérie, les voyageurs ont à leur disposition un livre sur lequel ils peuvent consigner toutes leurs réclamations au sujet du service des chevaux ou des extorsions des maîtres de poste. Les voyageurs russes, d'ailleurs, semblent user largement du privilège qui leur est accordé de pouvoir divulguer, dans ces volumes, leurs petits contre-temps et la nature grincheuse de leur caractère. A Kolyvan, j'ai trouvé plusieurs plaintes de voyageurs inscrites sur ce livre : les uns tempêtaient parce qu'ils avaient été obligés d'attendre les chevaux, un autre, parce que le maître de poste était absent. Cette dernière infraction avait valu à notre hôte une amende de quatre roubles ; même amende lui avait été également infligée pour avoir fait attendre un relai des chevaux pendant une heure dix minutes.

Village Tchoutche. (T. II, Ch. II.)

Ce n'est certes pas une position absolument enviable, que celle de maître de poste en Sibérie. Le gouvernement leur alloue, il est vrai, une somme de 800 roubles par an, pour entretenir un troika ; mais ils doivent transporter les dépêches à la station suivante, et tenir constamment trois chevaux à la disposition des courriers. C'est pourquoi, à moins de pouvoir entretenir une douzaine de chevaux, leurs revenus sont bien minimes après défalcation de leurs amendes. Sur la plus grande partie de la route, on leur donne un kopeck et demi par cheval et par mille ; ce qui fait, la moyenne des relais étant de trois chevaux, moins d'un demi-dollar (2,50) par vingt verstes. Là-dessus, ils ont à payer les conducteurs ou yemschiks, dont les gages varient de trente à soixante roubles par an, non compris leurs pourboires ; en outre, du pain et un lit pour se coucher à la fin de l'année. Les profits du maître de poste sont donc extrêmement minces.

Mes dépenses pour louage de chevaux d'Omsk à Tomsk, c'est-à-dire sur une distance de six cents milles, pendant laquelle j'ai toujours eu cinq chevaux, ne se sont élevées qu'à soixante roubles. Il faut convenir que ce n'est pas exorbitant, et un prix si peu élevé ne peut naturellement exister que dans une contrée où la nourriture des chevaux ne coûte presque rien à leur maître, et où un homme peut vivre avec cinquante centimes par jour.

A partir de Kolyvan, le pays prend un aspect plus agréable et moins sauvage. A la longue, je me sentais fatigué de l'extrême monotonie des steppes et de leur manteau de neige étincelante, de leurs villages délabrés et

de leurs pics solitaires qui vous lorgnent sur le côté de la route quand vous passez.

En 1853, mourut à Novo-Tcherkask, une artiste française, Mlle Lise Christiani, que les Suédois, dans leur enthousiasme, avaient nommée la Sainte-Cécile de France. Pendant treize mois, elle visita la Sibérie donnant des concerts à Ekaterinbourg, Tobolsk, Omsk, Tomsk, Irkoutsk, Kiatcha, Yakoutsk, Okhotsk, Petropaulowsk, etc.

Voici ce qu'elle écrivait sur la Sibérie, peu de temps avant de mourir : « Cet éternel linceul de neige qui m'environne finit par me donner le frisson au cœur. Je viens de parcourir plus de trois mille verstes de plaine d'une seule haleine; rien, rien que de la neige ! La neige tombée, la neige qui tombe, la neige à tomber ! Des steppes sans limite, où l'on se perd, où l'on s'enterre ! Mon âme a fini par se laisser envelopper dans ce drap de mort, et il me semble qu'elle repose glacée dans mon corps, qui la regarde sans avoir la force de la réchauffer. Je crains, au contraire, que ce ne soit l'âme ensevelie qui attire bientôt la bête, comme dit Xavier de Maistre. »

Ce sentiment de tristesse désespérante s'empare de vous sur ces routes de Sibérie, surtout sur celles d'Orenbourg à Kolyvan. Le pays et la vie vous gèlent le cœur, en dépit de vos chaudes fourrures et de votre traîneau bien fermé. La terre, sous sa cuirasse neigeuse, et l'humanité glacée dardent sur vous des rayons étincelants, quand vous glissez le long de la route. La barbe et les moustaches des conducteurs sont raidies par la gelée, et leur respiration semble se transformer en glaçons. Sur ces

chemins vous ne rencontrez que des prisonniers grelottants, et n'entendez que le bruit des chaînes suspendues à leurs genoux. De-ci de-là, vous voyez encore, sur votre chemin, un couple de vagabonds aux joues gercées par le froid. Ils vous tendent la main pour vous demander quelques kopecks que vous leur donnez; ce sont des forçats en rupture de ban qui essayent de sortir de Sibérie. Pendant la journée, ils errent le long des routes, qu'ils abandonnent à l'approche des grandes villes pour chercher un chemin à travers les marais ou les bois; à la nuit, ils se rendent dans les villages où se trouve leur nourriture, où chaque paysan met un morceau de pain à sa porte, pour eux. A la vérité, c'est autant la crainte que l'humanité ou la commisération qui pousse les paysans à cet acte de charité. Ces malheureux vagabonds parcourent ainsi des milliers de verstes dans l'espoir de parvenir à gagner la Russie d'Europe et de se trouver libres, sans doute pour reprendre leur existence criminelle. On en cite un qui, après s'être échappé deux fois de Sakalin, à deux fois fait à pied le long et pénible voyage jusqu'à la frontière, où il fut arrêté et renvoyé aux mines.

Lorsqu'un de ces vagabonds est pris dans une ville ou dans un village frontière, il est arrêté par prévention et interrogé sur son nom et le lieu d'où il vient; s'il refuse de répondre aux questions qui lui sont posées, ou n'y répond pas d'une façon précise, on le retient en prison pendant quatre mois, c'est-à-dire jusqu'à ce que la liste et les signalements des prisonniers évadés soient arrivés des bords du Pacifique ou des autres lieux de détention. Alors,

si un de ces signalements peut se rapporter à lui, il est renvoyé aux mines; sinon, il en est quitte pour une condamnation à quelques années de travaux publics comme vagabond; mais, au bout de sa peine, il a la joie de se voir libéré et d'échapper ainsi aux longues années d'exil auxquelles il était d'abord condamné, et peut s'en aller la tête haute en face de la police. On aurait tort de s'apitoyer outre mesure sur le sort de ces misérables qui, en général, sont des criminels de la pire espèce qui ne reviennent au milieu de la société que pour retourner à leurs anciens vices, et recommencer leurs forfaits. En règle générale, la Sibérie elle-même est un séjour trop doux pour eux, car, dans d'autres pays, ils seraient pendus.

Nous approchons enfin de Tomsk. La neige commence à prendre un aspect moins lugubre dans cette portion favorisée de la Sibérie. Les forêts se montrent à l'horizon ; le pin et le sapin, toujours verts, prennent la place du bouleau maigre dénudé ou des buissons rabougris; des collines boisées, entrecoupées de larges et, en apparence, fertiles vallées, succèdent aux steppes sans limites. La route suit la large vallée de l'Obi, et, à la fin d'un plateau élevé, nous distinguons les coupoles arrondies des églises grecques de Tomsk. Ce soir nous pourrons nous reposer dans la chambre, affreusement sale il est vrai, mais chaude de ce qu'on appelle un hôtel.

En arrivant j'avais réellement besoin de repos. Avec un aussi joli paysage que celui que nous avons rencontré pendant les deux cents dernières verstes, il ne pouvait être question de dormir. En outre, la route était exécrable : par-

tout des trous semblables à des fondrières, où le traîneau plongeait à chaque instant; de sorte que l'existence nous était devenue presque insupportable. Maintenant, figurez-vous une route où mille par mille, votre traîneau plonge, butte et craque à chaque instant; où vous croyez à toute minute que vos chevaux ne pourront vous tirer de l'abîme, et vous ne vous étonnerez pas d'apprendre que le traîneau du gouverneur général, qui semblait construit pour durer toute une éternité, commençait donner à des signes de faiblesse, et que nous ayons été obligés de nous arrêter plusieurs fois pendant le dernier jour pour lui faire des réparations. Ce fut le dimanche, après midi, que nous franchîmes le Tom, en passant sur glace, pour gravir, sur l'autre rive, la pente rapide qui conduit à la ville. Celle-ci, est bâtie sur un plateau élevé d'où l'œil découvre toute la plaine que nous venons de traverser. Ce jour-là était un jour de fête pour la jolie petite ville sibérienne; on était, en effet, au dimanche du Beurre, qui précède les sept longues semaines de jeûne, imposées à ses fidèles soumis par une Église intolérante. Ce jour-là, chacun monte en traîneau pour faire le tour de la ville et parcourir les rues; c'est la promenade du 1er mai, au Prater, pour les Viennois, ou, pendant l'été, le Pincio des Romains, et le Rottenrow des citadins de Londres. Aussi puis-je dire que ce dimanche-là, j'ai vu à Tomsk, au moins mille traîneaux, conduits par leur propriétaires ou loués pour la circonstance. Chacun paraissait s'amuser et jouir des rayons du soleil. Une foule de spectateurs, chaudement

vêtus, stationnaient le long des principales rues, en attendant la procession, ou regardaient les traîneaux passer sur la glace du fleuve. « Un voyageur, M. Russel Tillough, nous dit Jules Verne, regarde Tomsk, pendant l'hiver, non-seulement comme la plus belle ville de Sibérie, mais encore comme une des plus belles du monde, avec ses maisons ornées de colonnes et de péristyles, ses trottoirs en bois, ses rues larges et régulières, ses quinze églises qui reflètent leurs coupoles dans les ondes du Tom, plus large ici qu'aucun des fleuves de France. » Madame de Bourboulon, qui visita Tomsk en été, pendant son voyage de Shanghaï à Moscou, nous l'a dépeint, au contraire, comme une ville maussade. Que puis-je vous dire, en présence de ces deux opinions diamétralement opposées, d'une ville que, naturellement, j'eus à peine le temps de parcourir ? D'ailleurs, la beauté d'une ville dépend du point d'où vous la regardez. Roustchouk, avec ses minarets étincelants et ses arbres verts, regardé de la rive roumanienne du Danube, semble un paradis terrestre, tant que vous n'entrez pas à l'intérieur de ses murs, car alors vous ne trouvez plus qu'un détestable trou. Bucharest, appelé le Paris de l'Orient par ceux qui n'ont vu que la Bulgarie, semble, néanmoins, au voyageur qui vient du nord, une ville fort ordinaire. Tomsk possède une large et belle rue bordée de superbes maisons, appartenant aux propriétaires des mines d'or ou à de riches commerçants, et un vaste parc où il y a jardin public avec cafés, cascades et promenades d'été. C'est une ville gaie (autant qu'une ville de Sibérie peut

l'être), surtout en hiver quand les commerçants n'ont autre chose à faire que de songer au plaisir, et que quelques milliers de mineurs viennent s'y installer après les travaux de la belle saison. Le jour de notre arrivée, on y donnait un grand bal masqué. Le chef de la police me proposa d'y assister. « Vous y trouverez, me disait-il, toute la beauté de Tomsk, du grand comme du demi-monde, et vous aurez occasion de vous y amuser. » Mais à sept heures du soir, j'étais dans mon lit, et probablement celui qui eût essayé de me tirer de sous mes couvertures y eût perdu le reste de ses jours. J'étais complétement épuisé des cahots continuels des jours précédents ; aussi, le lendemain, quand je me réveillai, le soleil était-il déjà haut sur l'horizon.

Avant de quitter Tomsk, j'eus un entretien avec un Allemand, M. Edmond Kühn, sur une question à l'ordre du jour dans les capitales du commerce européen : je veux parler de la possibilité d'établir, par la mer de Kara, une ligne commerciale entre les ports d'Europe et ceux de la Sibérie. M. Nordenskjold et autres ont beaucoup écrit sur ce sujet. Tous, cependant, ont des idées erronées sur l'avenir des relations qu'on pourrait créer par cette voie entre les marchés de l'Obi et de l'Yenisséi et ceux d'Europe. Après son voyage de l'Atlantique au Pacifique par le nord de l'Asie, M. Nordenskjold a fait beaucoup de bruit pour faire croire à la réalisation de ce projet. Mais ici, en Sibérie, on ridiculise les idées du professeur suédois. Si M. Nordenskjold, dit-on, voulait essayer de passer pendant cinq années consécutives au nord-est, et qu'il y

réussit, il ferait plus pour la cause qu'il soutient qu'on n'a encore fait jusqu'à ce jour, car le voyage de la *Véga* n'a fait que confirmer ce que chaque marin de l'Océan polaire connaissait déjà. Depuis 1874, des vaisseaux sont parvenus à l'embouchure de l'Obi et de Yenisséi, quelquefois il est vrai, avec beaucoup de difficulté. Depuis 1878, les tentatives faites pour atteindre le nord de la Sibérie ont été assez heureuses. En 1878, les navires expédiés par Bartning, de Hambourg, Oswold Cateley, de Saint-Pétersbourg, et celui du capitaine Wiggins sont arrivés à l'embouchure de l'Obi; en 1879, ceux de Bartning et Funk, de Bernaul, ceux de Hambourg, ne purent entrer dans le même fleuve, tandis que la *Louisa*, appartenant à Knoop, de Brême, entrait dans l'Yenisséi. En 1880, le vaisseau de Bartning arrivait à l'Obi, tandis que celui de Knoop, ne pouvait prendre la cargaison qui l'attendait à l'embouchure de l'Yenisséi. Knoop envoya deux steamers en 1881, qui tous les deux arrivèrent à destination. La même année, Siriakoff perdait deux navires dans la mer de Kara et le capitaine Dahlman conduisait le sien sans avaries à Turkchansk, sur l'Yenisséi. Mais, jusqu'à présent, ceux qui ont traversé la mer de Kara ont eu à compter avec le hasard, et ces bases manquent de consistance pour établir une entreprise commerciale. M. Kühn qui, il y a quatre ans, fut envoyé par une compagnie de commerce et de colonisation pour étudier les moyens d'établir des relations commerciales avec la Sibérie, m'a dit qu'il en était arrivé à la conclusion que le commerce était trop aléatoire pour être profitable. Il lui

est arrivé d'envoyer des chargements à Obdorsk, sur l'Obi, qu'il a été obligé de revendre à perte parce que les vaisseaux d'Europe n'ont pu venir les rechercher. Il reconnaît néanmoins que si la chance favorise un navire, son armateur peut faire d'énormes profits. « Le blé rouge de Russie, disait-il, me coûtait de 22 à 26 kopecks le poud de 36 livres anglaises; en 1879, de 26 à 36 kopecks; en 1880, de 30 à 35 et, en 1881, de 35 à 40. Cette dernière année la récolte avait été bonne, mais les prix élevés s'étaient maintenus, parce que les réserves étaient épuisées, les années précédentes ayant été mauvaises. A présent, le prix est de 25 à 30 kopecks le poud. Ce sont là les prix de Büsk dans l'Altaï, sur l'Obi. Le prix du transport de ce point à l'embouchure de l'Obi est de 40 kopecks le poud, soit 70 kopecks ou 35 cents par poud de 35 livres.

Certes la marge laissée aux bénéfices serait assez large si les navires réussissaient toujours à atteindre les points d'embarquement, et à en retourner. M. Nordenskjold estime le prix du blé, dans la Sibérie occidentale, à 12 ou 15 shellings le *quarter* et les frais de transport par navire, jusqu'en Angleterre, de 45 ou 50 shellings. Les navires doivent arriver à l'Obi ou à l'Yenisséi du 1er au 15 août. En outre du blé, la province de Tomsk peut exporter des peaux, du suif brut, du chanvre, de la graine de lin, de la cire et beaucoup d'autres produits dont les prix ne sont que nominaux ici.

De terre labourable nous en avons une quantité incommensurable qui reste en friches. Des centaines et des

milliers de milles carrés d'un sol noir et fertile restent sans culture, les paysans ne trouvant pas de meilleur moyen d'en tirer parti que de le laisser envahir par l'herbe des steppes pour faire paître quelques têtes de bétail et leurs chevaux, mais s'ils avaient un marché où ils pussent écouler leurs produits, ils ne tarderaient pas, bien qu'ils soient les plus apathiques des hommes, à sortir de leur léthargie. De plus, la Sibérie offrirait un superbe débouché aux produits manufacturés d'Europe, si ceux-ci pouvaient y arriver régulièrement par mer. D'ailleurs les marchands de Hambourg et de Brême font déjà un commerce considérable sur les bords de l'Obi et de l'Yenisséi.

J'ignore si ces renseignements intéresseront beaucoup les négociants et les manufacturiers américains, mais il me semble que dans l'avenir on pourrait faire un commerce important avec la Sibérie par l'Océan Pacifique et en remontant la Léna, comme de la Baltique on va remonter l'Obi et l'Yenisséi. Ce commerce dépendrait toujours, à la vérité, de l'état des glaces dans les mers polaires, mais le moyen de trouver une route d'Amérique aux îles sibériennes et à la Léna (à Yakoutsk), par la Terre de Wrangell, est un problème qui mérite d'attirer l'attention des commerçants américains et des sociétés de géographie. M. Kühn est, toutefois, d'avis que la Sibérie ne peut attendre la prospérité que de la création d'une ligne ferrée, de Russie aux bords du Pacifique. Mais, au cas où cette ligne serait construite, les produits manufacturés américains pourraient arriver sur les marchés de cette contrée à un prix moins élevé que ceux de l'Europe.

Le trajet de Tomsk à Krasnoyarsk fut pour nous la partie la plus pénible de tout notre voyage, quoique le paysage, pendant la moitié de la route, fût agréable en maints endroits, même sous son manteau d'hiver. Sur une longueur de plus de deux cents milles, la large route que nous suivions, passait au milieu des forêts de pins, de sapins, de mélèzes et de bouleaux, qui, en été, doivent la rendre agréable. On ne voyait de clairières qu'autour des villages, disséminés çà et là, à une vingtaine de verstes les uns des autres. En quittant les steppes, nous espérions trouver un chemin plus facile; la route traversait de charmantes vallées boisées, pour arriver ensuite au sommet de belles collines, d'où nous jouissions, à chaque détour, d'un panorama nouveau sur de belles forêts. Le temps ne laissait rien à désirer; chaque jour, le soleil nous échauffait de ses rayons, de sorte que nous pouvions tirer complétement les rideaux du traîneau, et respirer à pleins poumons l'air tiède qui nous enveloppait. Les nuits seules étaient fraîches. Quand le soleil était descendu au-dessous de l'horizon, le froid commençait à se faire sentir et devenait même extrêmement piquant. C'était néanmoins une véritable surprise pour moi de voir des jours aussi sereins en Sibérie. Pendant toute une semaine, je n'aperçus pas un seul nuage. Chaque matin, vers sept heures, le soleil s'élevait radieux au-dessus des hauteurs boisées qui bordaient la route; la gelée blanche disparaissait de la barbe et des moustaches de nos conducteurs, et les clochettes des harnais faisaient entendre leur doux et joyeux carillon. Toutefois, ce tableau n'a trait qu'à la dernière moitié du

trajet ; dans la première, nous fûmes secoués et cahotés d'une façon diabolique, tant la route avait été défoncée par le passage des caravanes.

Nous atteignîmes Krasnoyarsk le 16, à dix heures du soir, mais ce ne fut pas sans quelque difficulté, pendant les trente derniers milles, la terre étant presque dépourvue de neige, les chevaux avaient beaucoup de peine à faire glisser notre traîneau. Les grandes forêts que nous venions de traverser semblaient avoir arrêté la neige et l'avoir empêchée de tomber dans la plaine qui entoure Krasnoyarsk ; huit chevaux vigoureux étaient donc nécessaires pour tirer notre traîneau sur le sol glacé. De distance en distance, nous suivions, il est vrai, le lit de la rivière, mais ce chemin était souvent obstrué par des glaçons, et il nous fallait reprendre la rive. Une ou deux fois nous fûmes arrêtés net, mais en plaçant des morceaux de bois sous les patins du traîneau, nous réussîmes à triompher de toutes les difficultés de la route. Ce ne fut pas une de mes moindres surprises, dans ce long voyage à travers la Sibérie, de trouver un espace de cinquante milles où la route était exempte de neige, après en avoir rencontré sans interruption pendant deux mille milles.

En arrivant à Krasnoyarsk, je trouvai un télégramme du lieutenant Danenhower, qui est encore à Irkoutsk ; c'est pourquoi je quitte immédiatement la première de ces villes, pour me rendre dans la capitale de la Sibérie orientale.

CHAPITRE XIV.

De Krasnoyarsk à Irkoutsk.

Arrivée à Krasnoyarsk. — Déception de n'y pas trouver le lieute-Danenhower et ses hommes. — Difficultés pour se procurer des chevaux. — Mauvais tour d'un Yeusschik. — Son châtiment. — Ressources alimentaires des voyageurs en Sibérie pendant le carême. — Stupidité d'un maître de poste. — Intelligence des chevaux sibériens. — Anecdotes. — La canne magique. — Une caravane chargée d'or. — Les convois de transportés. — Arrivée à Irkoutsk.

Irkoutsk, 24 février 1882.

Ce ne fut pas sans une certaine émotion que je franchis les dernières étapes qui me séparaient de Krasnoyarsk. En arrivant dans cette ville, je comptais, en effet, rencontrer le lieutenant Danenhower et ses hommes ; mais, comme je l'ai déjà dit, je n'y trouvai qu'une dépêche dans laquelle le lieutenant m'annonçait que l'état de ses yeux l'avait forcé de prolonger son séjour à Irkoutsk. Cette nouvelle me décida à continuer immédiatement mon voyage pour Irkoutsk. Toutefois, si notre arrivée à Krasnoyarsk avait été précédée d'une foule d'ennuis, notre départ de cette « Athènes de la Sibérie », comme l'appelle ironiquement

madame de Bourboulon, ne s'effectua point sans une véritable série de contre-temps. D'abord, il me fallut attendre jusqu'au lendemain, à six heures du soir, la réponse à un télégramme que j'avais adressé au lieutenant Danenhower. En second lieu, quand nous voulûmes nous assurer des chevaux pour nous transporter jusqu'à la station voisine, tous les maîtres de poste nous déclarèrent qu'ils avaient défense de fournir des attelages pour voyager sur les routes dépourvues de neige, et refusèrent de nous procurer ceux dont nous avions besoin. Comme il était facile d'en obtenir ailleurs, je ne jugeai pas à propos de faire usage de la lettre du général Anoutchine et de faire intervenir les autorités; je m'entendis avec un loueur ordinaire qui, moyennant quatorze roubles, devait me transporter à la station voisine, malgré les difficultés de la route. L'heure du départ était fixée à six heures du soir.

A cette époque, circulaient de sinistres rumeurs : des assassinats et des vols avaient été commis, disait-on, les jours précédents sur la route. On racontait même que la veille de mon arrivée, deux cadavres de voyageurs avaient été trouvés à vingt verstes du chemin que nous avions suivi, et que ces cadavres avaient été privés de leurs têtes, et tellement mutilés, qu'il était impossible de les reconnaître. La police de Krasnoyarsk craignait déjà que les deux voyageurs assassinés ne fussent votre correspondant et un artiste de l'*Illustrated London News*, qui, croyait-on, m'accompagnait. Fort heureusement notre arrivée vint dissiper les doutes à ce sujet. Comme j'étais préparé à recevoir les voleurs et les assassins sibériens,

ces bruits ne me firent pas songer un instant à retarder mon départ. Neuf chevaux furent attelés sur notre traîneau, et notre yemschik, ainsi que son compagnon, durent se tenir prêts à partir. Toutefois ces deux derniers objectèrent qu'il était bien tard, demandant à ne partir que le lendemain matin. Je refusai péremptoirement et rentrai dans ma chambre pour revêtir mes vêtements de fourrure et prendre mes bottes. Je me disposai à sortir pour monter en traîneau, lorsque je vis arriver mon yemschik, qui, les traits tout bouleversés, me raconta que son frère, en revenant de la station où nous nous rendions, venait de perdre deux de ses chevaux qui avaient disparus sous la glace. Il me supplia ensuite de remettre le départ au lendemain, me faisant remarquer que la nuit était fort sombre. L'idée seule du danger que j'allais affronter sans m'en douter, me fit frissonner. Je remis donc, quoiqu'à regret, notre départ au jour suivant, et donnai à mon homme, un rouble pour m'avoir prévenu à temps, heureux d'en être quitte à si bon compte.

Mais j'avais tout bonnement été dupe de mon yemschik, qui avait inventé cette petite histoire pour m'en imposer comme j'en eus la preuve le lendemain.

Au point du jour, en effet, un jeune yemschik, un de ses amis, sans doute un de ses complices, vint me prévenir que son confrère ne pouvait remplir son engagement vis-à-vis de moi et s'offrit de le remplacer si je voulais lui donner vingt roubles pour neuf chevaux. Je les lui accordai, sûr de me dédommager en faisant infliger une punition au mauvais drôle qui m'avait ainsi joué.

J'écrivis donc au chef de la police pour lui raconter le tour dont je venais d'être victime, et son auteur fut condamné à trois jours de prison.

Nous partîmes donc le lendemain à six heures du matin, suivant le lit de l'Yenisséi pendant six milles. Ce court trajet suffit pour nous convaincre que notre premier yemschik avait été puni trop sévèrement. Il était presque impossible, avec nos neuf chevaux, de se frayer un passage au traîneau à travers les glaçons. Force fut donc de reprendre la route. Celle-ci étant complétement dépourvue de neige, c'est à peine si nous pouvions avancer, et maintes fois notre attelage se trouvait arrêté court. Pour gravir la pente d'une simple colline il nous fallut trois heures.

Enfin nous recommençâmes à trouver de la neige sur les routes et à reprendre notre ancienne allure. Ce phénomène de l'absence de neige sur les routes autour de Krasnoyarsk se renouvelle presque tous les ans paraît-il. On doit sans doute l'attribuer, comme je l'ai déjà dit à l'agglomération des forêts qui avoisinent cette ville. Mais cette douceur relative du climat n'est pas sans inconvénients pour les habitants de la contrée. Quand vient le dégel, surgissent de partout les germes de maladies épidémiques que l'hiver n'a pas détruit, et l'on cite certains villages où tous les enfants jusqu'au dernier ont été enlevés par la diphthérie.

Cinq jours de marche à travers un plateau élevé, couvert presque partout de forêts, et nous arrivâmes à Irkoutsk. Cette dernière partie de notre voyage fut la plus

agréable. Le paysage devint plus beau et plus gai ; quelquefois même il était assez pittoresque pour nous faire oublier que nous étions dans les déserts sauvages de la Sibérie. On se serait plutôt imaginé au milieu des belles vallées de la Haute-Bavière. Les habitants eux-mêmes avaient l'air plus ouvert et plus intelligent; leurs villages, situés au milieu des clairières et protégés de tous côtés par ces bois, étaient mieux bâtis. Tout respirait, en un mot, un certain air de civilisation.

Nous traversâmes ces belles forêts et ces paysages montagneux pendant plus de trois cents milles; les jours étaient ensoleillés et chauds; les oiseaux gazouillaient çà et là dans les forêts et autour des villages, et si le carême n'avait pas étendu son influence jusque sur les cuisines des stations de poste, ce trajet eût été pour moi une véritable partie de plaisir. Mais l'Église grecque, avec ses idées étroites, défend encore l'usage des aliments gras pendant une période de sept semaines, alors le paysan sibérien n'a littéralement à vous offrir que du lait, du pain, une soupe nauséabonde au poisson, et quelquefois un ou deux œufs. Vous serez peut-être curieux d'apprendre comment les voyageurs parviennent à se nourrir sur les routes sibériennes pendant ce temps de jeûne, et à quel prix. Voici ce que j'extrais de mon carnet de voyage :

8 février. — Lait chaud et pain noir pour souper.

9 février. — Déjeuner : lait, pain; dîner : soupe, thé; souper : pain noir avec samovar pour préparer le thé.

10 février. — Déjeuner : lait, pain, samovar; dîner : soupe, thé; souper : lait, pain noir.

11 février. — Déjeuner : lait chaud, pain noir; dîner : (Kolyvan) soupe, beefsteaks, œufs, thé.

12 février. — Déjeuner : thé, pain, lait; dîner : thé, œufs; souper à Tomsk, à l'hôtel.

18 février. — Cinq heures du matin : café; dîner au coq de bruyère pris dans nos provisions, un verre de lait, pain noir; souper : quatre œufs frits, pain, lait bouilli et samovar.

19 février. — Déjeuner à Komsk, beefsteak, bouteille de bière aussi épaisse que de l'extrait de Malt, pain noir; à 4 heures, lait chaud, pain noir; à minuit, lait froid, pain noir.

20 février, etc.

Telle est la carte de nos festins qui nous coûtaient pas un rouble, c'est-à-dire moins d'un demi-dollar par jour. Heureusement l'espoir de nous trouver au milieu d'une société civilisée soutenait nos forces et notre courage pendant que nous traversions ce pays en traîneau. Plus on s'avance au nord, néanmoins, plus la cuisine devient maigre, et lieutenant Danenhower m'a raconté qu'entre Yakoutsk et Irkoutsk on ne trouve que rarement du lait le long de la route. Il n'est donc pas étonnant qu'à la longue on prenne en horreur la vue des stations de poste de la Sibérie. C'est en vérité une honte pour le gouvernement russe de ne pas mieux choisir les maisons où il établit ses stations de poste, et de ne pas exiger des

maîtres de poste, en les nommant, qu'ils se tiennent en mesure de fournir aux voyageurs une nourriture substantielle. Mais l'emploi de maître de poste en Sibérie est, règle générale, un pis-aller. Celui qui l'occupe est d'ordinaire un être stupide. Pour vous en donner une idée, je vous raconterai ce qui m'est arrivé à Tomsk.

Peu après midi, j'envoie demander cinq chevaux au maître de poste. Il me fait répondre qu'il ne peut me les donner avant sept heures du soir. Alors je louai d'autres chevaux pour aller jusqu'à la station voisine. J'envoyai un domestique réclamer ma *podoroschnaya* qu'il ne m'avait point rendue. Cet homme eut l'audace de refuser de la rendre sous prétexte qu'elle était fausse, prétendant que je ne pouvais pas avoir une *podoroschnaya* datée de Saint-Pétersbourg et signée par le général Anoutchine, gouverneur général d'Irkoutsk. Je lui fis répondre qu'il était un *âne* et un *ivrogne* et le plus sot des maîtres de poste que j'eusse encore rencontrés, le menaçant, s'il ne me renvoyait mon passeport sur l'heure, d'aller moi-même consigner mes observations à son égard sur son livre de police ou de le dénoncer au gouverneur comme incapable de tenir son emploi. Après ces menaces, ma *podoroschnaya* me fut promptement restituée. Mais peut-on s'imaginer que cet employé ignorât que le gouverneur général de la province voisine était à Saint-Pétersbourg?

Les seuls moments où les maîtres de poste sont en règle sont ceux où ils attendent le passage d'un général ou d'un gouverneur général. Alors tout est en ordre à la station. Deux jours avant d'arriver à Irkoutsk, trouvant

un de ces établissements nettoyé et paré presque comme pour un jour de fête, je m'enquis de la raison. C'est qu'on attend un général inspecteur des prisons, me répondit-on. Quand je demandai des chevaux, le maître de poste me répondit froidement qu'il n'en avait point de disponibles, parce qu'il en réservait neuf pour le général. « A quelle heure l'attendez-vous ? » lui demandai-je. « Demain, midi », me répondit-il. » Alors, lui répliquai-je en lui exhibant la lettre du gouverneur général, vite cinq chevaux, si vous ne voulez avoir à répondre de mon retard. » Les chevaux me furent amenés sur l'heure. Cette manière d'aplanir les difficultés me plut, et à partir de ce moment, je n'hésitai plus à prendre même les chevaux réservés pour le courrier. Grâce à ma lettre, je faisais 260 verstes par jour sans difficulté.

Après le maître de poste, vient le yemschik, pour la bêtise; mais heureusement on tient ce dernier par le pourboire qu'on proportionne à la rapidité avec laquelle il vous conduit. Le porteur d'une podoroschnaya de la couronne peut espérer parcourir dix verstes à l'heure, tandis qu'un courrier en parcourt douze ; mais en promettant quelques kopecks par verste, on arrive à marcher à la vitesse de dix-huit ou vingt verstes. Le meilleur moyen est de faire des économies sur les chevaux pour les reporter sur le conducteur; vous arrivez ainsi à marcher à l'allure qui vous convient.

Toutefois le plus intelligent animal qu'on rencontre le long de ces routes de Sibérie, sans en excepter le maître de porte ni le yemschik, est cet infatigable petit cheval de

poste. Jamais il ne recule devant la peine et marche jusqu'à ce qu'il tombe épuisé. Ainsi sur cet énorme parcours de 2,700 milles, dix ou douze chevaux seulement durent être dételés et laissés sur la route. Le yemschik s'occupe assez peu de ces accidents ; il se borne à retirer l'animal de l'attelage, lui roule ses traits autour du cou, et lui dit de s'en aller. La fidèle petite bête n'a pas besoin qu'on lui indique la route; elle retourne seule à son écurie, peu importe la distance, fût-elle de cinq ou dix milles. Si personne ne l'arrête, le yemschik est sûr de la retrouver en rentrant. Quand on arrive à un relais, c'est-à-dire tous les quinze milles environ, le conducteur donne dix minutes à ses chevaux pour manger un peu de foin et reprendre la route qu'il vient de suivre. On accorde trois heures de repos à ces pauvres bêtes quand elles sont de retour à la station, et si un autre voyageur survient, il leur faut reprendre le harnais et recommencer le même trajet.

En hiver, ce métier n'est pas trop dur pour eux, mais en été, où les voyageurs sont plus nombreux, on les fait travailler jusqu'à extinction, et il est rare qu'ils résistent plus de deux ans à une pareille besogne. Mais on les achète à bon marché, et leur nourriture ne coûte presque rien à leur propriétaire, sauf en hiver et dans la période la plus rigoureuse.

On cite une foule d'anecdotes qui montrent l'intelligence de ces animaux; en voici une : Un jour, un paysan de la circonscription de Krasnoyarsk, étant allé à un mariage dans un village situé à une quarantaine de verstes au-delà de l'Yenisséi, but tellement de *kwas* et de *wodka*, qu'en

revenant il s'endormit dans sa kibitka, laissant ses chevaux se guider eux-mêmes; ceux-ci, heureusement, connaissaient aussi bien la route que leur maître quand il était à jeun; ils reprirent donc le chemin de l'écurie et arrivèrent sans encombre jusqu'au bord de l'Yenisséi. Là, néanmoins, la position s'embrouilla, car le passeur du bac se trouvait de l'autre côté du fleuve, et lui aussi était endormi. Fatigués d'attendre le réveil de leur maître, après avoir mesuré la largeur du fleuve qui, en cet endroit, est d'un demi-mille, ainsi que leurs propres forces, ils se jetèrent bravement à l'eau avec la kibitka et se mirent en devoir de traverser à la nage. Éveillé en sursaut et se voyant à moitié submergé, le paysan eut bientôt repris ses sens; mais se voyant arrivé heureusement à moitié du fleuve, il laissa ses chevaux continuer leur route, et ceux-ci gagnèrent l'autre rive, sans qu'on leur adressât une seule parole.

« On peut s'imaginer, dit Mme de Bourboulon, la surprise des habitants de Krasnoyarsk, en voyant au point du jour ce nouveau Neptune, traîné dans son char, s'approcher de leur ville par une voie aussi inusitée. »

Mme de Bourboulon raconte encore l'aventure de deux officiers russes, qui, complétement désarmés, se promenaient en troika, lorsqu'ils furent attaqués et poursuivis par une troupe de loups. Le traîneau ayant versé, les loups se jetèrent sur un des chevaux qu'ils commençaient à déchirer à belles dents. Les officiers coupèrent alors les traits pour permettre aux autres chevaux de fuir, et se blottirent eux-mêmes sous le véhicule, attendant qu'on vint les délivrer. Toutefois, leur surprise fut grande

de voir les chevaux au lieu de fuir, fondre hardiment sur les loups et jouer avec tant de vigueur de leurs pieds de derrière que ces carnassiers prirent la fuite. Mme de Bourboulon dit avoir entendu raconter encore une foule d'autres anecdotes sur le compte de ces animaux, mais qu'elle ne peut garantir l'authenticité que des deux précédentes. Pour ma part, j'ai entendu raconter à un habitant d'Irkoutsk le fait suivant, dont il a été lui-même témoin oculaire. Un jour, en traversant l'Angara sur le bac, un paysan, à moitié ivre, se plaçant devant son cheval, se mit à le frapper du poing sur les naseaux. A plusieurs reprises il recommença cet acte brutal malgré la désapprobation des passagers. A la fin, après un coup plus violent que les autres le cheval voulut se venger, il saisit entre ses dents, le bonnet et les cheveux de son maître, le traîna sur le bord du bac; puis, après l'avoir tenu suspendu au-dessus de l'eau, le secoua avec fureur et le laissa tomber dans le fleuve, d'où l'on eut beaucoup de peine à le retirer. Mais c'est assez sur ce sujet ; je m'arrête.

Pendant les deux premiers jours qui suivirent notre départ de Krasnoyarsk, nous ne fîmes pas plus de cent milles par jour. J'ai déjà parlé des interminables caravanes de thé; j'ai dit comment elles défoncent les routes et forcent le voyageur à des arrêts continuels, parce que les conducteurs stupides, ivres ou endormis laissent leurs chevaux prendre toute la largeur du chemin, de sorte que le premier se trouve en face de ce dilemme : se frayer un chemin au milieu des amas de neige ou de passer sur le côté de la route. Ce n'est qu'avec un puissant attelage et un traîneau

en fer qu'on pourrait ordonner à votre yemschik de charger ces caravanes et vous ouvrir un passage de vive force; avec le nôtre, nous n'y pouvions songer.

Heureusement surgit une idée lumineuse dans l'esprit de mon compagnon. Avant de quitter Paris, un de mes amis m'avait fait cadeau d'une superbe canne plombée, surmontée d'une belle pomme en argent, qui pouvait au besoin me servir d'arme, si j'avais maille à partir avec les ours ou les loups, ou quelque autre animal imaginaire; mais revenons à l'idée de mon compagnon : Fatigué de trouver la route sans cesse obstruée par des caravanes sans fin, il imagina d'élever la canne au-dessus du traîneau et dit au yemschik d'enjoindre aux conducteurs de la caravane d'avoir à nous laisser le passage libre. L'effet fut magique. Tous les conducteurs rangèrent aussitôt leurs traîneaux, qu'ils poussaient jusque dans les amas de neige qui bordaient la route et se tenaient respectueusement, leur coiffure à la main, pendant que nous passions, s'imaginant sans doute que j'étais l'empereur en personne ou au moins quelque gouverneur général.

Je vis cinq caravanes ainsi rangées sur le côté de la route, dans l'espace d'un demi-mille. J'avais donc ma revanche. Quand les caravanes d'or rencontrent de tels embarras sur leur route, elles jettent une grande confusion parmi les conducteurs de caravane de thé. Si ces derniers ne sont pas assez prompts à se ranger, les Cosaques sautent en bas de leurs sièges et tombent à coups redoublés de plat ou de dos de sabre sur les retardataires. Ceux-ci reçoivent ces mauvais traitements comme chose due, et se bornent

CARTE GÉNÉRALE DE LA PERTE DE *LA JEANNETTE* ET DES ESSAIS DE SAUVETAGE

A. Lieu où sombra *la Jeannette*, le 13 juin 1881. — **B**. Ile Henriette, découverte le 26 ma 17 mai 1881. — **D**. Dérive de *la Jeannette*. — **E**. Vu la terre de Wrangell pour la dernière fois en d'attérissage à l'île Hérald le 12 septembre 1879. — **H**. Emprisonné dans les glaces le 6 septembre **K**. Lieu où l'équipage du *Rodgers* arriva en traineaux. — **L**. Ile Saint-Laurent. — **M**. Canot n° 1 — **P**. Ile Semiwuska où on aborda le 10 septembre, et d'où l'on partit le 13 septembre. — **Q**. Halt 31 août). — **T**. Cap Emma. — **U**. Endroit où l'équipage de *la Jeannette* en retraite fut entraîné e 6 août. — **W**. Cercle arctique. — **X**. Le canot n° 3 (commandé par Melville). — **Y**. Upper Boulo

La Jeannette.

te le 24 mai 1881 (prise de possession le 3 juin). — **C.** L'île *Jeannette*, découverte le nière fois en mars 1880. — **F.** Aperçu la terre de Wrangell le 21 octobre 1879. **G.** Essais 6 septembre 1879. — **I.** *La Jeannette* s'engage dans les glaces le 3 septembre 1879. — **I.** Canot n° 1 (commandant De Long). — **N.** Barkin. — **O.** Place où les canots se séparèrent. — **Q.** Halte ici. — **R.** Ile Staboi vue le 7 septembre. — **S.** Ile Thaddeus (attérissage le t continué en dérive le 24 juin 1880. — **V.** Ile Bennett (attérissage le 29 juillet) quittée le Upper Bonlonni. — **Z.** Où le courrier fut rencontré.

à protéger leur tête avec leur vaste manteau pour tâcher d'amortir les coups. Je ne rencontrai qu'une seule caravane d'or, c'était près de Tomsk. Elle se composait d'une douzaine de traîneaux couverts et escortés par un officier et une dizaine de soldats, qui marchaient en avant ou en arrière. Cette caravane transportait pour une valeur de 6,000,000 de roubles d'or. Chaque coffre contenant le précieux métal était placé dans le corps même d'un traîneau, où il était solidement scellé avec des crampons de fer rivés dans la charpente. Chaque traîneau était attelé de cinq ou six chevaux. Quelquefois, les autorités permettent à certaines personnes de prendre passage sur ces traîneaux, pour faire le voyage d'Irkoutsk et Saint-Pétersbourg. Cette faveur est en général réservée aux familles des fonctionnaires ou des officiers qui sont incapables de payer les frais d'un si long voyage.

De temps en temps, nous rencontrions sur notre route des bandes de criminels qui se rendaient au lieu d'exil qui leur était assigné, probablement aux mines du Trans-Baïkal. Quand vous rencontrez ces bandes de malheureux, votre attention est d'abord attirée par le cliquetis des chaînes que quelques-uns d'entre eux portent, rivées au-dessus du genou. Ces chaînes leur laissent la liberté de marcher, mais non celle de courir. On ne prend cette précaution que contre les criminels de la pire espèce. Ces convois sont précédés d'une escouade de soldats avec leurs fusils chargés et la bayonnette au bout, et derrière viennent des traîneaux pour les malades, et ceux qui sont trop faibles ou trop épuisés pour continuer leur route, enchaînés ou

non. Un de ces convois était accompagné de femmes, de petits garçons et de petites filles qui marchaient en liberté le long de la route. C'étaient les femmes et les enfants de quelques exilés. Les premières étaient évidemment des femmes de la campagne : elles avaient des traits repoussants et peu propres à inspirer la pitié. Quant aux hommes, quelques-uns avaient un aspect sinistre. C'étaient évidemment des assassins pour qui le bannissement ne me semblait pas une peine suffisante. Je n'aperçus aucun condamné politique.

Je n'arrivai à Irkoutsk qu'après la tombée de la nuit, fort désappointé de ne pas jouir de l'agréable coup d'œil qu'offre cette ville, si souvent décrite, avec ses nombreux clochers, au lever du soleil, ou au moins en plein jour. Et, comme jusqu'à présent je ne suis pas encore sorti de la maison à la lumière du jour, je suis forcé de remettre toute description de la ville, à une date postérieure.

CHAPITRE XV.

Irkoutsk et ses curiosités

Idées préconçues du voyageur qui arrive à Irkoutsk. — Tableau de l'animation de cette ville, par Mme de Bourboulon. — Aspect extérieur de la ville. — Quand un marchand sibérien est devenu vieux et riche, il se fait ermite. — Pourquoi tant d'églises à Irkoutsk? Irkoutsk d'aujourd'hui et Irkoutsk avant l'incendie de 1879.— Ravages causés par cet incendie.— Comment il éclata.— Organisation des sapeurs-pompiers en Sibérie.— Krasnoyarsk et son abîme. — Irkoutsk et sa rivière. — L'Angara. — Le lac Baïkal. — Sources thermales des bords de ce fleuve. — Leurs vertus. — Kiakhta et Maimatchin. — Maimatchin, la ville interdite aux femmes.— Visite de deux dames russes à cette ville.— L'arc-de-triomphe d'Irkoutsk. — La chapelle miraculeuse. — La châsse de saint Innocent. — Vie de ce saint homme. — Le dernier saint russe. — Les médailles et les crucifix de saint Innocent. — Stock d'objets d'échanges pour descendre le cours de la Léna. — Prix des denrées alimentaires à Irkoutsk. — Le vin de Champagne à Irkoutsk. — Friponnerie de commis de magasin. — Les exilés. — Les exilés polonais en Sibérie. — Triste sort de ces infortunés. —Un dentiste américain dans la capitale de la Sibérie orientale.— M. Ledyard et ses ancêtres.— Impression générale produite sur M. Jackson par la ville d'Irkoutsk. — L'hiver sur les bords de l'Angara.

On a beaucoup écrit pour vanter Irkoutsk, la capitale de la Sibérie orientale. Chaque voyageur qui a visité ces régions s'est cru, pour ainsi dire, obligé de tomber en extase devant cette ville, et devant la rivière Angara qui

baigne ses faubourgs. On arrive donc à Irkoutsk avec des idées préconçues; on s'attend à y rencontrer de longues et larges rues bordées, d'un bout à l'autre, de superbes maisons, véritables hôtels princiers, appartenant aux propriétaires des mines d'or et toute une pléiade d'églises grecques, sans rivales pour la splendeur. Naturellement, M. Jules Verne, dans son récit des *Merveilleuses aventures de Michel Strogoff*, ne pouvait omettre de dire quelques mots de cette ville, et — toujours d'après Mme de Bourboulon — de nous la dépeindre comme une apparition enchanteresse sur laquelle vient se reposer l'œil surpris du voyageur qui, pendant des milliers de verstes, depuis Ekaterinbourg jusqu'à l'Angara, n'a rencontré que des steppes sans limite, des forêts ou des marais. C'est Mme de Bourboulon, à la vérité, qu'il faut rendre responsable de l'extravagance de ces descriptions des villes sibériennes, elle qui a décoré du titre pompeux d'Athènes de la Sibérie, cette vulgaire bourgade qu'on désigne sous le nom de Krasnoyarsk et qui nous présente Irkoutsk sous un jour qui le ferait prendre pour un Paris en miniature,

Au reste, voici ses propres expressions :

« En entrant dans la ville, après quarante jours de voyage à travers les déserts de la Mongolie, nous sommes surpris de trouver l'animation et le mouvement d'une grande ville. Ici on trouve un grand mouvement de voitures : tarantass, telegas, droschkies et les petits coupés de nos fabricants de Paris. Bon nombre de maisons sont à deux ou trois étages. La grande rue contient un certain nombre de beaux magasins avec glaces et enseignes, en

russe et en français ». Il est vrai qu'Irkoutsk était une bien plus jolie ville avant l'incendie de 1879 ; mais on doit reconnaître encore aujourd'hui que, vue du dehors et spécialement d'une certaine distance, elle est fort jolie, ayant de larges rues, beaucoup de belles maison, un palais où habite le gouverneur, quelques grands édifices publics ou militaires et environ vingt mille habitants. Mais la gloire d'Irkoutsk et la cause de sa renommée, sont ses églises au nombre de vingt ou vingt-cinq. Ces églises lui donnent un certain cachet religieux et respectable qui prévient en sa faveur. Irkoutsk, en un mot, est un vrai Brooklyn pour les églises.

L'emsemble de ces édifices surmontés chacun de cinq dômes grecs, produit un effet imposant. De plus, le nombre de ces monuments donne une preuve de la richesse de cette cité ; ce doit être pour le cœur des gens bien pensants un indice consolant de régénération morale. Dès qu'un fripon quelconque a fait fortune en Sibérie soit dans les mines, soit dans l'épicerie en vendant des marchandises frelatées à un prix exorbitant ou du vin pétillant à raison de sept roubles la bouteille, et qui n'a de champagne que le nom, soit encore dans le commerce des boutons de cuivre et des anneaux ayant pour acheteurs les pauvres Yakoutes et les Tongouses qui habitent les bords de la rivière ; aussitôt, dis-je, qu'un de ces coquins si communs à Irkoutsk s'est enrichi par un commerce malhonnête et s'est retiré des affaires, il jette un coup d'œil en arrière, il voit qu'il est temps de faire pénitence. C'est alors qu'il songe à accomplir un acte d'expiation dont le souvenir passera à la pos-

térité. Il n'oublie pas d'ailleurs les distinctions terrestres telle que la nomination dans l'ordre de Sainte-Anne ou la croix de Vladimir qui doivent être sa recompense ici-bas, il consacre alors une partie de sa fortune à construire une église. C'est à la vérité à peu près la seule voie qui lui reste pour obtenir les honneurs qu'il convoite en ce monde et assurer le salut de son âme dans l'autre.

Telle est l'origine des superbes monuments religieux dont Irkoutsk est littéralement encombré et qui lui ont valu sa renommée de beauté que plus d'une ville pourrait lui envier avec d'au moins autant de raison, que la réputation de sainteté de ses riches citoyens repentants *in extremis*. Mais ôtez-lui ses églises et je crois que les voyageurs ne lui trouveront rien de plus attrayant qu'à Tomsk, Omsk où n'importe quelle autre des villes sibériennes qui sont toutes stéréotypées sur le même modèle. Toutefois j'ai lieu de croire que le nombre des constructions religieuses ne diminuera pas de sitôt, car vraiment si le nombre des commerçants continue à croître et si ceux-ci persistent à s'enrichir par les procédés qu'ils emploient actuellement, l'enceinte de la ville ne tardera pas à devenir trop étroite pour la multitude d'églises qui restent encore à bâtir comme témoignages matériels de l'aveu des iniquités commises. C'est donc à tort, il me semble, que Mme de Bourboulon a fait croire aux habitants d'Irkoutsk, que leur ville était un petit Paris sibérien, tandis qu'ils n'ont emprunté à la grande capitale que ses vices sans acquérir aucune de ses nombreuses qualités.

Je dois dire qu'aujourd'hui Irkoutsk n'a plus que le reflet

de sa splendeur d'avant 1879. L'incendie qui éclata le 7 juin 1879, brûla les trois quarts de la ville, et aujourd'hui c'est à peine si la moitié des maisons détruites alors sont reconstruites. Nombre de propriétaires qui se sont trouvés dépouillés par cette catastrophe de leur demeure et de tout leur avoir, n'ont pu faire rebâtir leurs maisons dont les ruines noircies, attestent encore aujourd'hui les ravages du feu. Pendant longtemps le souvenir de ce sinistre occupera une place marquée dans la mémoire des habitants d'Irkoutsk. Je me rappelle encore la dépêche annonçant à New-York la nouvelle de cet événement. Si ma mémoire est fidèle, cette dépêche était ainsi conçue : « Irkoutsk, la capitale de la Sibérie orientale, a été presque entièrement détruite par le feu. » — Cette nouvelle ne causa aucune émotion. Les gens qui lurent la dépêche hochèrent tout simplement de la tête en se disant : « Irkoutsk, c'est la première fois que j'en entends parler », et on n'y songea plus.

Cet incendie fut néanmoins une épouvantable catastrophe : le feu consuma au moins cent édifices en pierre ; trois mille maisons en bois, six églises grecques, deux synagogues, deux temples catholiques ou luthériens, les bâtiments de la douane et la halle aux viandes. La valeur des propriétés détruites a été estimée à 35 millions de dollars. Sur les trente-six mille habitants que comptait la ville, vingt mille purent être considérés comme sans asile ; huit mille des habitants qui eurent à souffrir du feu étaient dans l'aisance ; deux mille étaient militaires ; mille, employés du gouvernement ; mais on fut obligé de fournir du blé à

prix réduit à six mille; deux mille cinq cents employés du gouvernement furent remerciés à la suite de cette catastrophe, en un mot quatorze mille restèrent sans emploi. Avant l'incendie, le gouvernement possédait à Irkoutsk nombre d'établissements importants: un gymnase, où l'on enseignait le chinois et le japonais; un séminaire; une école militaire; une école de navigation; un théâtre, et, en outre, plusieurs manufactures; tous ont été reconstruits.

Il faut faire remonter l'origine de cet incendie à une cause assez insignifiante et qui, partout ailleurs, n'eût pas eu les proportions désastreuses que prit cette catastrophe. Une pauvre femme eut le malheur de renverser une lampe de pétrole qui communiqua le feu à sa maison construite en bois; un vent violent soufflait alors, de sorte que les flammes gagnèrent les maisons voisines également construites en bois, et en fort peu de temps, l'incendie s'étendit par toute la ville. Irkoutsk n'est plus, comme je l'ai déjà dit, qu'une partie de lui-même, mais comme toutes les autres villes de la Sibérie, il est menacé d'être de nouveau réduit en cendres, les conditions où il se trouvait avant 1879 restant les mêmes aujourd'hui. J'ai eu l'occasion de me rendre compte de l'organisation et de la manière de procéder du corps des sapeurs-pompiers de cette ville. Deux jours avant mon départ, un incendie éclata dans un établissement de bains. Je me rendis aussitôt sur le lieu du sinistre en compagnie du lieutenant Danenhower et de Jack Cole, afin de voir la manière dont on chercherait à se rendre maître du fléau. Mais dans quelques instants, la maison fut réduite en cendres. Le pauvre Jack Cole était

indigné et exhalait librement sa colère. Heureusement il s'exprimait en anglais. Il s'efforça inutilement d'expliquer à ceux qui l'entouraient, la manière simple et rapide par laquelle lui et ses camarades eussent en un instant réglé cette petite affaire.

Le corps des sapeurs-pompiers sibériens possède une organisation fort curieuse. Dans un village, à une centaine de verstes d'Irkoutsk, ayant eu à attendre mes chevaux pendant une heure environ, j'en profitai pour visiter la localité. Mon attention fut attirée par de grossières peintures en blanc sur fond noir, que je vis à l'entrée de chacune des maisons. Une de ces peintures représentait un clairon, une autre une hache, une troisième un cheval attelé à un traîneau sur lequel était un tonneau, d'autres étaient de simples numéros. Ces signes, hiéroglyphiques pour moi, avaient cependant une signification, dont j'eus l'explication plus tard; ces tableaux étaient destinés à rappeler les devoirs incombant à chaque villageois en cas d'incendie. Ainsi le tableau représentant un cheval attelé à un traîneau chargé d'un tonneau, signifie que le propriétaire de la maison où se trouvait ce tableau, doit se rendre sur le lieu du sinistre avec un tonneau plein d'eau, et ainsi chacun doit arriver pour combattre le fléau avec les instruments ou ustensiles indiqués sur le tableau placé sur sa maison. Quant à ceux dont les maisons portent seulement des numéros, ils n'ont qu'à se joindre aux pompiers dans le plus bref délai possible en emportant un seau avec eux. A Irkoutsk, dès qu'un incendie vient à éclater, les habitants en sont aussitôt avertis : pendant le

jour au moyen de ballons placés sur une tour élevée ; pendant la nuit, ces ballons sont remplacés par des lanternes à verres de couleur. Quant aux pompes à incendie, c'est une chose extravagante, encore inconnue dans ces régions.

Pour le voyageur, Irkourtsk a ses curiosités, tout comme une ville ordinaire. Krasnoyarsk par exemple, se vante d'avoir au milieu des montagnes qui l'avoisinent, un abîme dont on n'a pu encore trouver le fond. D'après ce que rapportent les habitants, on a pu laisser descendre un plomb attaché au bout d'une ligne jusqu'à une profondeur de cinq ou six milles, sans rencontrer d'obstacle. On eut poussé l'expérience plus loin, mais la corde fitdéfaut et avant que celle qu'on avait demandé à Saint-Pétersbourg n'arrivât, l'ancienne ligne se brisa, de sorte qu'on en resta là, et depuis on n'a fait aucune nouvelle tentative pour mesurer la profondeur du gouffre. D'un autre côté, si Krasnoyarsk a son abîme, Irkoutsk a sa rivière l'Angara, qui circonscrit les deux tiers de la ville, et qui, pour les habitants, est la plus froide, la plus rapide et la plus belle du monde. Mais la grande curiosité d'Irkoutsk, celle qu'aucun voyageur qui vient en cette ville en été, ne peut se dispenser de visiter, est le lac Baïkal. Celui-ci est environ à quatre-vingt-dix verstes d'Irkoutsk, et c'est en réalité le plus froid, le plus profond et en même temps l'un des plus beaux lacs du monde. Les auteurs allemands l'ont nommé le lac de Constance de la Sibérie, et comme il alimente l'Angara, celle-ci doit naturellement être le Rhin de la Sibérie. Les chutes de Schaffhouse y sont représentées par les rapides

que forme l'Angara en sortant du lac. Sur ces rapides, l'eau se précipite avec une telle impétuosité, qu'elle ne gèle jamais, lors même que la glace atteint six pieds d'épaisseur sur le lac. C'est à cinq milles environ du lac, au milieu d'un paysage montagneux plein de majesté, que se trouvent ces rapides. En cet endroit, la rivière est large de plus d'un mille, et l'énorme volume de ses eaux se précipite en bouillonnant sur un plan incliné de quatre milles environ de longueur. A la tête des rapides et au milieu du courant, existe une masse énorme de rochers qu'on nomme Shaman Karmen, parce que c'est sur ces rochers qu'autrefois, à l'époque où le Shamanisme florissait dans ces contrées, on faisait des sacrifices humains; les victimes étaient ensuite précipitées dans les eaux du torrent qui gronde au-dessous.

L'Angara est la seule rivière qui sorte du Baïkal. Les beautés de cette rivière ont servi, je crois, de thème à un jeune exilé russe, le comte Tohtaï pour écrire un poëme; de même, un des nombreux employés de télégraphe envoyés par la compagnie danoise, et resté ensuite au service de la Russie pour transmettre les dépêches anglaises à destination du Japon et de la Chine, un jeune Danois, M. Larsen, a composé, pendant son séjour à Irkoutsk, une valse entraînante, intitulée « Angara », dont la czarine régnante a gracieusement accepté la dédicace. C'est sans doute la seule composition musicale qu'ait inspiré la Sibérie; car la musique caractéristique de cette contrée est le grincement lugubre des chaînes attachées aux pieds des prisonniers, que la police russe

traîne à travers la neige, pendant des milliers de milles le long des routes sans fin de la Sibérie.

Pendant l'été, les eaux de l'Angara sont froides comme la glace, et quiconque tenterait de s'y baigner serait assuré d'y contracter une maladie; en hiver également, ceux qui voyagent sur la glace qui recouvre son lit peuvent constater que la température y est de quelques degrés inférieure à celle qui règne sur ses rives. On doit attribuer la cause de ce phénomène à ce que les eaux de l'Angara saillent des profondeurs insondables du Baïkal où les cinq mois de l'été ont à peine le temps de les dégeler. En hiver, ce lac présente la miniature fidèle de l'Océan Arctique avec ses monticules de glaçons superposés et ses immenses crevasses. Là aussi les caravanes de traîneaux s'en vont à la dérive sur d'énormes glaçons comme elles pourraient le faire au-delà du cercle arctique. La couche d'air qui recouvre cette vaste nappe d'eau est si froide que les oiseaux de passage qui veulent la traverser en hiver, tombent quelquefois asphyxiés sur la glace. Quelques auteurs ont prétendu qu'on y rencontrait des phoques présentant les mêmes caractères spécifiques que ceux de l'Océan glacial : toutefois je n'ai aucune preuve de ce fait.

En hiver, dès que les eaux du Baïkal sont glacées, sa surface donne passage aux nombreuses caravanes qui se rendent de Russie en Chine et *vice versa*. Pour faciliter l'immense trafic qui se fait par cette voie, l'administration des postes de Russie entretenait autrefois en hiver, au milieu même du lac, une station où les voyageurs

trouvaient les relais de chevaux dont ils avaient besoin. Mais il arriva une année, où, à la suite d'un dégel subit, la station entière : chevaux, yemschiks et constructions disparurent sous la glace sans que depuis on ait pu en retrouver la moindre trace. Cette catastrophe fut cause de la suppression de cette station. En été, quand le temps est calme, un vieux bateau à vapeur portant le nom de « Général Korsakoff » fait le service du lac, mais ce bâtiment ne peut affronter les tempêtes violentes et les rafales qui s'y élèvent quelquefois. Il existe à Irkoutsk un dicton d'après lequel ce n'est que sur le Baïkal et dans une vieille embarcation qu'un homme apprend véritablement à prier du fond de son cœur.

Le lac Baïkal est l'objet d'un culte superstitieux parmi les indigènes; ils lui donnent le nom de Svyatoe More, c'est-à-dire Mer-Sainte. La légende dit que jamais le corps d'un chrétien n'est perdu dans ses eaux; car si quelqu'un vient à s'y noyer, ses flots ont toujours soin de le rapporter sur le bord. Ce lac est la plus vaste nappe d'eau douce de l'ancien monde, et en Asie elle ne le cède en étendue qu'à la mer Caspienne et à la mer d'Aral. Ses rives sont élevées et accidentées et souvent fort pittoresques; sur divers points elles atteignent jusqu'à mille pieds d'élévation... Les chasseurs d'Irkoutsk peuvent trouver dans les forêts qui couvrent ses rives, les animaux sauvages de toutes les tailles; les ours, les cerfs, les renards, les loups, les élans y abondent. On rencontre aussi, dans le voisinage, des sources d'eaux minérales qui jouissent d'une grande réputation parmi les gens habi-

tants d'Irkoutsk. Celles de Yurka sur la Selinga, à 200 verstes de Verchare Zdevisk et à quelques milles seulement de la rive orientale du lac Baïkal, constituent une station thermale affectionnée aussi bien des Russes que des Bouriaites. L'eau de ces sources a une température de 48° Réaumur et contient une forte proportion de soufre... D'après les savants de l'endroit, une cure doit s'effectuer dans les vingt et un jours, si non le patient doit y revenir l'année suivante. On raconte l'histoire d'un Bouriaite dont le traitement et la guérison méritent d'être rapportés. Cet homme, étant complétement perclus, fut apporté à la station, car il ne pouvait se tenir à cheval. Chaque jour on le portait dans la piscine où on le laissait jusqu'à ce qu'il s'évanouit. Alors on le retirait et on le couvrait de neige de la tête aux pieds, et enfin on le conduisait dans une chambre chauffée à une température presque intenable, on l'y maintenait enveloppé de fourrures. Au bout d'une semaine de ce traitement, dit-on, le patient était déjà capable d'aller seul au bain, et au bout de vingt et un jours il s'en retournait complétement guéri. Un pareil traitement ne pourrait néanmoins être supporté par un autre que par un Bouriaite.

Après le Baïkal et l'Angara, Irkoutsk se vante encore du voisinage de Kiakhta et de Mainsatchine, les deux villes frontières de la Russie et de la Chine, deux places dignes d'être visitées. La distance qui la sépare de ces deux villes, est de six à sept cents verstes, ou un peu plus de quatre cents milles. Avec une voiture ou un traîneau, on peut faire ce voyage, aller et retour, en six

jours ; et les voyageurs qui visitent Irkoutsk se dispensent rarement de faire ce voyage afin de pouvoir dire qu'ils ont mis le pied sur le sol du Céleste-Empire. Tout le commerce par terre entre la Russie et la Chine se fait à Mainsatchine, et c'est pour cette raison que les deux villes de Mainsatchine et Kiakhta, ont été fondées. Mainsatchine compte environ deux mille habitants, tous Chinois, appartenant au sexe masculin, car la présence des femmes dans cette ville et dans la circonférence de cinq cents verstes tout autour, a été interdite lors de la signature du traité de commerce de Kiakhta. En outre, des thés et des lanternes de diverses couleurs, les marchands chinois de Mainsatchine fournissent encore à l'Europe, une grande quantité d'objets et de peintures d'un caractère qui n'est pas précisément de nature à orner les murs de votre salon. On raconte même, à ce sujet, l'histoire d'un fonctionnaire russe, qui, étant allé visiter Kiakhta avec sa femme et sa fille, ne put dissuader celles-ci de se rendre à Mainsatchine. Elles ne voulurent entendre parler à aucun prix de retourner sur les bords de l'Angara sans avoir pénétré dans la ville prohibée du Céleste-Empire. Le fonctionnaire dut donc céder. Et les deux dames, ayant revêtu des uniformes militaires, toute la famille se fit conduire à Mainsatchine. Mais ces païens de Chinois eurent bien vite reconnu leur supercherie et vu que deux de leurs visiteurs appartenaient à un autre sexe que celui dont ils portaient le costume. néanmoins, ils n'en laissèrent rien voir, et, agissant absolument comme s'ils n'eussent pas éventé la ruse,

conduisirent de la façon la plus naturelle du monde les trois visiteurs dans une maison spécialement consacrée à la vente de ces sortes d'objets, qui, disions-nous, tout à l'heure, ne seraient pas précisément à leur place le long d'un mur d'un séminaire ou d'un pensionnat de jeunes filles. Les deux dames durent se résigner à examiner sans sourciller les divers objets qu'on exhiba devant elles, mais se promirent bien de ne jamais plus revenir à Mainsatchine. Toutefois, les femmes peuvent visiter cette ville, pourvu que l'un des riches marchands chinois de cette place veuille bien favoriser leur entrée et le recevoir chez lui. C'est ainsi que Mme de Bourboulon visita Mainsatchine. On est même surpris que M. Jules Verne n'y ait point conduit son héros, après l'avoir amené sur les bords de Baïkal, qui se trouve à une si faible distance.

Quand aux objets dignes d'être vus que possède Irkoutsk à l'intérieur de ses murs ou dans ses environs immédiats, ou peut citer un arc de triomphe, élevé pour perpétuer le souvenir de l'annexion des territoires de l'Amour à la Russie ; et une jolie petite chapelle située au milieu de la ville. Cette chapelle échappa miraculeusement, dit-on, à l'incendie de 1879. Mais la vraie curiosité d'Irkoutsk est la châsse du grand Innocent, un saint dont le corps est encore aussi frais que le jour de sa sépulture. Cette précieuse relique est conservée dans le monastère de Vosnesenati, qui est bâti sur l'Angara elle-même. Le corps de ce saint repose dans un sarcophage enrichi d'or et d'argent et surmonté d'un dais de superbes étoffes admirablement

La Jeannette dans les glaces (croquis de M. Newcomb).

La Jeannette prise dans les glaces, d'après le dessin de M. Newcomb. (T. II, Ch. IV.)

brodées. Mais de tout le corps on ne laisse voir au public qu'une main desséchée sur laquelle les dévots viennent appliquer respectueusement leurs lèvres. Pendant les premiers temps de son apostolat, Innocent se voua au service des missions. En 1721, il fut envoyé par le synode de l'Église grecque pour évangéliser les Chinois. Mais, trouvant les barrières de la Chine fermées, il revint à Irkoutsk, où il se fixa. Là il consacra son temps et sa fortune aux pauvres. Il allait presque sans vêtements, car il donnait tous ceux qu'il possédait aux malheureux qu'il rencontrait grelottant le long de son chemin. Cet homme de bien étant mort, son souvenir resta cher à tous ceux au milieu desquels il avait vécu et travaillé. Or, il arriva que quelque cinquante ans après sa mort des fouilles furent pratiquées dans le sol du monastère où il avait été enterré et que son corps fut retrouvé intact. La nouvelle se répandit aussitôt par toute la ville qu'un miracle s'était opéré ; et bientôt toutes les églises de la Sibérie orientate retentirent des louanges du saint homme qui avait été l'objet d'une telle faveur de la part du Très-Haut. Les pèlerins arrivèrent de toute part pour voir la châsse où le corps d'Innocent avait été déposé; les portraits du saint furent vendus par milliers; et l'on attribua aux crucifix d'Innocent des vertus merveilleuses pour guérir les maladies et les infirmes, et, en outre, celle de reconforter ceux dont le cœur était las de ce monde et de ses misères. Enfin le clergé déclara hautement qu'Innocent avait été un saint pendant sa vie.

Mais alors quelques mauvais plaisants, comme il n'en manque pas à Irkoutsk, surgirent et voulurent savoir pour-

quoi le corps d'un certain haut fonctionnaire russe, notoirement connu pour avoir été un fieffé voleur pendant tout le temps qu'il avait occupé son emploi, ne recevait point aussi les honneurs réservés aux saints, puisque son corps, exhumé en même temps que celui d'Innocent, avait présenté le même état de parfaite conservation. Ces mécréants allèrent même jusqu'à prétendre que le corps du saint homme, ayant été inhumé dans un endroit où le sol ne dégèle jamais à quatre pieds de profondeur pourrait bien ne s'être ainsi conservé que parce qu'il ne pouvait faire autrement. Mais on imposa silence à ces personnages irrévérencieux, et le corps de pauvre fonctionnaire fut voué à l'oubli pendant que la renommée d'Innocent grandissait tous les jours, sans que rien pût lui porter atteinte. Elle prit même un tel développement à Irkoutsk que pas une femme vertueuse, condamnée à garder le lit, n'eût voulu se dispenser d'avoir sous son oreiller un crucifix d'Innocent auquel, naturellement, on s'empressait d'attribuer sa guérison quand elle se relevait. Aujourd'hui encore on cite de ces guérisons.

Une fois la réputation de thaumaturge octroyée à Innocent bien ancrée dans l'esprit des habitants d'Irkoutsk, le clergé du monastère prit le soin d'établir les statuts légaux et ecclésiastiques nécessaires pour lui assurer une place dans le calendrier. On s'adressa donc au czar pour obtenir de lui, en sa qualité de chef spirituel de l'Église grecque, le droit pour Innocent, quoique mort, de vivre en esprit au plus haut rang de la gloire spirituelle. Le czar se rendit aux sollicitations de son clergé, et un beau jour arriva, au

monastère de Wosnesenati, un courrier spécial, apportant un ukase impérial, octroyant au moine défunt le droit d'avoir une auréole autour de la tête sur ses images; mais déclarant en même temps qu'il serait le dernier saint qu'on pourrait découvrir dans les limites de l'empire russe. Et voilà comment Innocent est resté le dernier sur la liste des saints de race russe.

La réputation de saint Innocent est fort grande, dit-on, parmi les habitants de la basse Léna. Aussi étais-je déterminé à m'approvisionner assez largement, en quittant Irkoutsk, de médaillons et d'images de ce saint, dont j'espérais tirer parti pour me procurer les nécessités de la vie dans les régions septentrionales où les roubles papier ou les kopecks de métal n'ont pas le quart de la valeur des boutons de cuivre, des anneaux du même métal, ou des mouchoirs de poche aux couleurs voyantes. Ces derniers forment une portion assez considérable du stock d'articles d'échange que j'ai acheté à Irkoutsk. Il me seront, d'ailleurs, aussi nécessaires sur la basse Léna, que des articles similaires le sont par le voyageur de l'Afrique centrale. J'ai acheté aussi une certaine quantité de boutons de cuivre, d'anneaux, de têtes de tabac, de tissus communs et de velours, et, en somme, j'emmène avec moi le chargement d'une voiture de colporteur. Ce fut une bonne fortune pour moi d'avoir fait mes achats à Irkoutsk, car à Yakoutsk, on ne peut guère trouver que des briques de thé et du tabac, sauf pendant la foire annuelle du printemps. Mais, outre cet avantage, j'ai eu celui de me rendre compte des profits énormes que prélèvent les marchands de ces con-

trées, et de voir à quel point ces gens sont enclins à vous voler quand il le peuvent. Aussi combien les marchands américains me semblent-ils peu soucieux de leurs intérêts en ne tournant pas leurs efforts du côté de ces districts du Trans-Baïkal, et en laissant leurs confrères russes et anglais récolter tout le profit que fournit le commerce de ces contrées, quand ils pourraient amener, sur les mêmes marchés, des marchandises similaires à celle de leurs concurrents, mais dont les frais de transport seraient moins élevés des deux tiers. Du reste il sera peut-être intéressant pour eux d'avoir un aperçu du prix que j'ai payé certains objets. Les sommes exprimées par les roubles-papier (1) et les kopecks devraient être divisées par deux afin d'avoir le cours actuel équivalent au dollar d'Amérique.

Un petit fromage de Hollande, fort mauvais, d'ailleurs, 1 rouble 20 kopecks la livre ;

Une boîte de pruneaux de France, 4 roubles ;

Une bouteille de légumes conservés au vinaigre (*pickles*), 2 roubles 25 kopecks ;

Un petit flacon de sauce Worcester, 1 rouble 30 kopecks ;

Du sucre, 40 kopecks la livre ;

Du café, 1 rouble 30 kopecks ;

Du thé, 2 roubles ;

Une livre d'extrait de Liebig, 2 roubles 80 kopecks ;

Une terrine de pâté de foie gras de Strasbourg, 5 roubles ;

Des fruits conservés en flacons, 2 roubles 1/2 la pièce,

(1) L'équivalent en monnaie française serait 2 fr. 50 par rouble-papier.

et le détaillant se plaint parce que le flacon lui coûte un rouble de transport pour venir de Saint-Pétersbourg.

De fruits conservés, de provenance américaine, je n'en ai pu trouver nulle part. Des couteaux fort ordinaires, avec un manche en os, sans nom de fabricant, ou des couverts en fer, à manche d'os également, se vendent à raison de 15 francs la douzaine. Les seuls articles de fabrique américaine que j'aie rencontrés à Irkoutsk sont des machines à coudre ; encore ne pourrais-je pas affirmer que ces machines n'auraient point été construites en Allemagne et vendues avec l'étiquette d'une maison américaine. Toute la coutellerie qu'on trouve ici semble provenir de Solingen, en Allemagne ; elle est, d'ailleurs, d'un prix modéré et d'excellente qualité ; les fabricants de lames de Sheffield n'auraient donc guère de chance ici. Tous les instruments, tels que : haches, scies, etc., portent des noms de fabricants allemands ou russes. Les vins portent d'ordinaire une belle étiquette française, mais viennent à peu près tous du Caucase ou de la Crimée. Là, ils sont payés à raison d'un franc la bouteille ; mais, à Irkoutsk, on les vend 3 ou 4 roubles. Un champagne très doux et très mauvais, qui cependant n'a jamais traversé l'Oural, est coté 7 roubles la bouteille. Je peux affirmer qu'il y aurait ici un débouché important pour les vins de Californie, pourvu qu'ils portassent une étiquette française ; autrement ils ne seraient pas acceptés du public. Le *porter* anglais coûte 4 roubles le quart de bouteille, et passe aux yeux des dandys irkoutskiens comme le breuvage du high life.

En outre des prix exorbitants que le voyageur est obligé

de payer pour tous les objets dont il a besoin, celui-ci se trouve continuellement exposé à être victime des escroqueries et des vols les plus éhontés. Le lendemain de mon arrivée à Irkoutsk, j'eus à me rendre dans deux des plus grands magasins de la ville. Dans le premier, je voulais m'approvisionner de plumes, d'encre, de crayons, etc. J'y fis pour neuf roubles d'achat, que je soldai en remettant un billet de cent roubles. Quand on me rendit la monnaie, on ne me remit que quatre-vingt-un roubles. Quand l'employé me vit compter ma monnaie, il me présenta un billet de dix roubles, s'excusant de s'être trompé. Dans un autre magasin, j'allai pour acheter une demi-douzaine de cigares; là encore, le garçon voulut faire un petit profit en retenant vingt kopecks sur la monnaie qu'il devait me rendre, et il attendit que je lui fasse remarquer son erreur. Il me semble que ce genre de tromperie est assez en usage parmi les employés des magasins d'Irkoutsk. Mais comment pourrait-il en être autrement, au milieu d'une population formée, dans de larges proportions, de gens déportés dans cette contrée pour des crimes qu'ils ont commis en Europe ? Une telle multitude de malfaiteurs ne suffirait-elle pas pour gangréner la population la plus probe et la plus vertueuse ? A plus forte raison, elle ne peut que démoraliser celle d'Irkoutsk.

J'ignore à combien d'exilés Irkoutsk peut donner asile, mais je crois pouvoir affirmer, sans crainte d'être démenti, que les exilés forment au moins un cinquième de la population de cette ville. Les auteurs admettent, en général, que le nombre des exilés politiques est à celui des exilés pour

crimes de droit commun comme 1 est à 10; or, on compte, au moment où j'écris, deux cent soixante-dix-neuf exilés politiques en cette ville. Si la proportion est juste, il est facile d'en déduire le nombre des exilés qui se trouvent dans la capitale de la Sibérie orientale. Presque tous ces exilés politiques et autres vont en liberté dans l'enceinte de la ville. Ils sont néanmoins soumis à une rigoureuse surveillance de la police.

Mon but n'est point de faire ici de la statistique au sujet des exilés envoyés en Sibérie par le gouvernement russe; ce n'est point, en effet, le motif qui m'amène dans cette contrée; toutefois, je me sens forcé, pour ainsi dire, d'appeler l'attention du public sur les renseignements absurdes publiés sur cette matière par le pasteur anglais Landrell, dans un livre intitulé *Through Siberia*. D'après cet auteur, quatre-vingts prisonniers politiques seulement ont été envoyés en Sibérie dans le courant de l'année 1880. Cette assertion est fort erronée, car les nihilistes déportés sont presque tous rangés dans la classe des exilés politiques, et ils sont fort nombreux. Des deux cent soixante-dix-neuf prisonniers politiques dont j'ai parlé, je crois pouvoir affirmer que les deux tiers sont des Polonais, qui ont vieilli en exil et qui ont fini, pour la plupart, par s'adonner au commerce et se créer des positions lucratives.

Les Polonais forment l'aristocratie des exilés : ce sont les hommes les plus instruits du pays, et tous sont dignes de sympathie. Plusieurs groupes de ces infortunés prenaient leurs repas à l'hôtel où j'étais descendu ; ce sont

de beaux spécimens de leur race, mais tous vieillis et cassés. Ils ont renoncé à tout jamais à l'espoir de retourner dans leur patrie, non pas parce qu'ils n'en pourraient obtenir la permission, mais parce qu'ils manquent des moyens de transport nécessaires. Ces vieux patriotes songent toujours à la grandeur future de la Pologne, mais avec le désespoir de se sentir aussi inoffensifs que des enfants, et incapables de travailler à cette grande œuvre. L'arrêt qui a frappé ces hommes, qui les a arrachés à la patrie et au foyer qu'ils chérissaient, et pour lesquels ils ont vaillamment combattu, les a condamnés à une vie plus qu'inutile au milieu des solitudes de la Sibérie, semble terriblement cruel. Personne ne peut saisir l'exacte, mais terrible signification des mots : exil en Sibérie, à moins d'avoir vu ces hommes devenus vieux et désespérés dans ces régions lointaines, ou d'avoir considéré leurs corps usés et desséchés par la douleur de se sentir à des milliers de milles du lieu où ils ont laissé leur cœur et leur âme. Ah ! je maudirais le ciel et la terre, si j'étais condamné à finir mes jours dans ce pays de la mort, loin de tout ce qui est beau, de ce qui est bon, de ce qui est sain dans l'univers ; loin du monde où la tendresse et l'amour règnent en douces maîtresses près du foyer domestique.

Cependant il n'existe point d'autres portes pour sortir de ce pays maudit que le pardon, qui souvent vient trop tard, ou la mort qui, le plus souvent, délivre l'exilé de ses maux, et, en échange, lui donne une tombe dans un sol glacé qui ne dégèle jamais.

Telles sont les pensées qui assaillent mon esprit, quand je songe au sort des exilés Polonais qui restent encore dans ce pays.

Je n'ai aucune sympathie pour les criminels ordinaires, pas plus que pour les nihilistes, et me borne à plaindre toute une contrée, quelque inhospitalière qu'elle soit, mais cependant digne d'un avenir meilleur, de se sentir souillée par leur présence. Cependant chaque jour ici on peut voir, le long des routes, des convois de criminels qui se rendent à l'endroit qui leur a été assigné comme lieu d'exil. Le 6 mars, le fameux docteur Weimar, qui s'est trouvé impliqué dans les complots des nihilistes contre la vie du dernier czar, passa à Irkoutsk se rendant dans quelque localité encore plus reculée, mais dont je ne pus savoir le nom. Sans doute on le conduisait dans quelque village perdu de la province d'Amour, où il pourra faire d'intéressantes études au milieu des populations pourries de cette contrée.

Un des plus intéressants parmi les exilés que j'aie rencontrés à Irkoutsk, est, vous serez surpris en l'apprenant, un Américain, mais celui-là, est un exilé volontaire, c'est un dentiste du nom de Ledyard, qui est venu s'établir en cette ville, amenant avec lui sa femme et son enfant. Il y a deux mois seulement que le docteur Ledyard est venu de Chine pour s'installer ici et chercher fortune dans la Sibérie orientale. Je crains bien que cet exilé d'un nouveau genre ne reste pas longtemps sur les bords de l'Angara, car il a hérité de ses ancêtres d'un goût trop prononcé pour les voyages pour songer à s'installer à

poste fixe dans un endroit quelconque. Le docteur Ledyard, originaire des bords du Pacifique, de San-José, je crois, est, en effet, un petit-fils de John Ledyard, l'un des officiers du capitaine Cook, lequel professa pendant toute sa vie un tel amour pour les aventures que sous ce rapport il ne fut surpassé par aucun de ses contemporains.

Ayant conçu le projet de traverser à pied l'Europe, l'Asie et l'Amérique, et d'aller en un mot aussi loin qu'il lui serait possible, il partit de Londres avec cinquante livres sterling (1,250 francs) dans sa poche. Il arriva ainsi jusqu'à Yakoutsk, où il rencontra le capitaine Billings, autre voyageur anglais, qui, après avoir, comme lui, navigué sous les ordres de Cook, était entré au service de l'impératrice Catherine II, laquelle l'avait envoyé explorer le nord-est de la Sibérie et les îles de l'Océan oriental, afin d'y faire des découvertes au nom de la Russie. Cette rencontre n'empêcha point cependant Ledyard d'être arrêté à Yakoutsk comme espion français et ensuite renvoyé sous escorte jusqu'en Europe. Plus tard il fut envoyé en Afrique par la Société de géographie de Londres, qui le chargea d'explorer cette contrée. Le docteur Ledyard, son descendant est aussi un vrai nomade, et j'ai bon espoir d'apprendre un jour qu'avant de quitter la Sibérie il a descendu la Léna jusqu'à Yakoutsk pour y étudier la merveilleuse dentition des Yakoutes, dont il sera question plus tard...

Je ne crois pas, continue M. Jackson, qu'il me reste beaucoup à dire sur Irkoutsk et sur ses habitants, car mes observations n'ont pu nécessairement être complètes, la majeure partie du temps que j'ai passé dans cette ville

ayant été consacrée au lieutenant Danenhower et aux autres survivants de *la Jeannette*. Pour faire comprendre l'impression générale produite sur moi par Irkoutsk, je ne peux mieux faire que de la comparer à un homme qui serait mû par une machine qui pourrait vivre, marcher et parler, mais auquel manquerait la chose la plus essentielle, l'âme. Pour moi, cette ville n'est qu'un assemblage de maisons admirablement alignées. Elles sont habitées; mais quelque chose semble manquer à leurs habitants; ils paraissent soupirer après le jour où commencera leur développement moral, intellectuel et commercial. Ils aspirent après le moment où la contrée où ils vivent aura ouvert ses portes au développement qui s'achemine vers eux à travers le Pacifique et où toutes les barrières naturelles et artificielles qui se trouvent sur le chemin de celui-ci auront disparu. Leur rêve, en un mot, est de voir s'ouvrir la grande ère qui leur a été prophétisée à l'époque de l'annexion des territoires de l'Amour, dont leur arc de triomphe est chargé de perpétuer le souvenir, c'est-à-dire de voir le temps où le Pacifique sera comme une autre Méditerranée.

Cependant il existe à Irkoutsk des gens qui aiment cette ville; témoin cette belle irkoutskienne dont un auteur allemand raconte la légende. On lui demandait si elle n'était pas fatiguée de la ville de l'Angara : « Il me plairait beaucoup, répondit-elle, de visiter les cités historiques de l'Europe; cependant je ne pourrais jamais être complétement heureuse que dans la capitale de la Sibérie orientale. »

A mon avis, la seule chose digne d'être vantée à Irkoutsk c'est l'hiver. A la vérité il m'est impossible de parler du

printemps sur les bords de l'Angara; cependant je ne peux admettre que cette saison y soit bien agréable, quand, en été, on y est encore importuné par la pluie, les tempêtes et la boue. Alors la nation semble se réveiller; mais au bout de quelques semaines surviennent les terribles chaleurs du mois d'août, le seul mois agréable de l'été sibérien. En septembre les nuits deviennent froides, et il faut abandonner le jardin d'été. Avec octobre commence l'hiver. Pendant un mois il fait un froid rigoureux et la neige tombe continuellement. Enfin, à cette période désagréable, succède le véritable hiver, saison qu'à New-York même on considèrerait comme délicieuse. C'est l'époque des promenades en traîneau et de tout le cortège des distractions de l'hiver. Ajoutez à cela que jour par jour le soleil apparaît dans un ciel sans nuage. Ici point de ces vents qui vous glacent jusqu'à la moelle des os, point de ces tempêtes furieuses qui se succèdent dans les contrées plus méridionales; non, l'hiver sibérien, sur les bords de l'Angara, est une saison réellement délicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.

PREMIÈRE PARTIE.

Le Voyage de « la Jeannette ».

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE.

LE BAPTÊME DE « LA JEANNETTE ».

M. James Gordon Bennett. — Son caractère dépeint par le *Figaro*. — Après l'exploration de l'Afrique centrale, la découverte du pôle nord. — Plan général de cette dernière expédition. — De Long. — Baptême de *la Jeannette*..... 1

CHAPITRE II.

« LA JEANNETTE ». — SON ÉQUIPAGE.

Portrait de *la Jeannette*. — Réparations qu'elle subit avant d'entreprendre son voyage. — De Long. — Chipp. — Melville. — Danenhower. — Ambler. — Collins. — Newcomb. — Dunbar. — Les hommes de l'équipage..... 15

CHAPITRE III.

DÉPART DE SAN FRANCISCO.

Triste état de l'atmosphère pendant les jours qui précèdent le départ de *la Jeannette*. — Baie de San Francisco. — Aspect du

port et des jetées au moment du départ. — Ce qui se passe à bord du navire. — Adieux du capitaine de Long et de sa femme. — Courage de cette dernière..... 33

CHAPITRE IV.

TRAVERSÉE DE SAN FRANCISCO A OONALACHKA.

État des esprits à bord de *la Jeannette* quand on eut perdu de vue les forts de San Francisco. — Le mal de mer. — Le calme. — Superbes couchers de soleil. — Occupations du naturaliste. — Les Albatros. — Aménagement à bord. — La cabane de M. Collins. — Ah Sam, le chef chinois, et ses talents culinaires. — Le steward. — Long Sing. — Qualités et défauts de *la Jeannette*. — La vie à bord. — Les attributions de chacun. — Un courant. — Les brouillards. — L'île d'Ougalgo. — Description de cette île par MM. Collins et Newcomb. — Illioulouk à Oonalachka..... 41

CHAPITRE V.

ILLIOULIOUK.

Arrivée à Illioulouk. — Description de cette station. — Les magasins de la Compagnie commerciale de l'Alaska. — Ce qu'ils contiennent. — M. Greenbaum. — Le député collecteur Smith; ses attributions. — Trafic du whisky dans l'Alaska et les îles Aléoutiennes. — Un bal à Illioulouk. — Le pope et sa famille. — Les mariages. — Baie d'Oonalachka et ses environs... 63

CHAPITRE VI.

SAINT-MICHEL DE L'ALASKA.

Départ d'Illioulouk. — Traversée de ce port à Saint-Michel, sur la côte d'Alaska. — Commencement des observations météorologiques. — Arrivée à Saint-Michel. — Description de cette station. — Son commerce. — Nous y trouvons nos chiens. — Caractère de ces animaux. — Un chef indien menace le fort de Saint-Michel. — Un baril de whisky est cause de sa mort. —

Description géologique des environs de Saint-Michel. — Une chasse aux canards. — La chaloupe en danger de sombrer. — Les bains russes à Saint-Michel de l'Alaska. — Arrivée de la goëlette *Fanny A. Hyde* avec un supplément de provisions pour *la Jeannette*. — Départ de Saint-Michel. — Les chiens à bord. — Les Indiens Alexis et Anequin, nos conducteurs de chiens. — Les adieux d'Alexis et de sa femme. — Entrée dans la mer de Behring. — Une tempête. — Arrivée à la baie Saint-Laurent. — Premières nouvelles de Nordenskjold. — Plan de l'expédition de *la Jeannette*. 79

CHAPITRE VII.

DERNIÈRES NOUVELLES DE « LA JEANNETTE ».

La Jeannette quitte la baie Saint-Laurent pour continuer sa route au nord. — Dernières nouvelles de l'expédition. — Elle est rencontrée par la *Sea Breeze*. — Rapport du capitaine de ce navire sur l'état de la mer glaciale à cette époque. — Le *Mount Wollaston* et *le Vigilant* sont pris dans les glaces peu de jours après la disparition de *la Jeannette*..... 103

DEUXIÈME PARTIE.

« La Jeannette » est perdue.

CHAPITRE VIII.

PLANS DE RECHERCHES.

Quiétude du gouvernement des États-Unis au sujet de *la Jeannette* pendant la première année qui suivit le départ de ce navire. — Le *Corwin* est envoyé à la Terre de Wrangell en 1880. — Inutilité de ses recherches. — Plan du voyage de de Long, d'après ses lettres. — L'opinion publique s'émeut de ne pas recevoir la

moindre nouvelle. — La Société de géographie charge son président de s'adresser au gouvernement pour demander qu'on envoie un navire sur les traces de *la Jeannette*. — Adresse de M. Daily au président des États-Unis. — Les Chambres votent un premier crédit de 175,000 dollars. — Achat du *Rodgers*. — Seconde expédition du *Corwin* à la Terre de Wrangell. — Il arrive à accoster cette terre, où personne n'avait encore mis le pied. — Équipement du *Rodgers*. — Son départ de San Francisco. — Sa croisière. — Immenses résultats de celle-ci. — L'*Alliance* part le même jour de Newport pour le nord de l'Atlantique. — Voyage de ce navire. — L'*Eira* et le *Barentz*. — Le *Proteus*. — La station du cap Barow. — Immensité du plan de recherches. — Résultats nuls au point de vue de *la Jeannette*. — Fausses nouvelles. — Nouveaux préparatifs. — Plan du lieutenant Hogaard. — Une prophétie. — Melville et treize autres marins de *la Jeannette* à l'embouchure de la Léna. 113

CHAPITRE IX.

Dépêche adressée d'Irkoutsk au bureau du *New-York Herald*, de Londres, le 21 décembre, et signée Melville. — M. Melville demande de l'argent. — Réponse télégraphique de M. Bennett, contenant une dépêche du général Igniatieff annonçant envoi de fonds. — Réponse du secrétaire d'État des États-Unis. — Réponse du secrétaire de la marine. — De tous côtés on envoie de l'argent. — Nouvelle dépêche de M. Bennett. — Où ont été trouvés M. Melville et ses compagnons? — Par qui? — Par quelle route les canots de *la Jeannette* sont-ils arrivés à l'embouchure de la Léna? — La *tundra*. — Fausses nouvelles démenties aussitôt. — Dépêche du général Anoutchine. — Danenhower et Melville reçoivent l'ordre de rester à l'embouchure de la Léna. — Résumé succinct du voyage de *la Jeannette*. — Arrivée du canot n° 3 à l'embouchure de la Léna. — Il entre dans un des bras latéraux du fleuve. — Difficultés qu'il rencontre. — Envoi de Kusma à Boulouni. — Nouvelles que ce dernier en rapporte. — M. Melville part pour cette localité. — Il croise en route Bieshoff, le commandant de la place. — Noros et Ninderman. — Ninderman, le héros de l'expédition. 141

CHAPITRE X.

Histoire du parti du lieutenant de Long jusqu'à l'envoi de Ninderman et de Noros à la recherche de secours. — Voyage de ces derniers. — Arrivée de M. Melville à Boulouni. — Ce qui arriva au canot n° 1 après la séparation des trois embarcations. — Arrivée sur la côte de Sibérie. — Efforts de de Long pour y aborder. — Il y parvient enfin, mais dans quelles conditions. — Marche vers le sud. — Détresse des naufragés. — Mort d'Erickson. — De Long se décide à envoyer chercher des secours. — Ses instructions à Ninderman. — Il lui donne l'ordre de partir avec Noros. — Scène des adieux. — Départ. — Noros et Ninderman aperçoivent un troupeau de rennes. — Tentative inutile pour tuer un de ces animaux. — Une cavité dans le flanc d'un monticule leur sert d'abri pour la première nuit. — Ils se croient dans l'île Titary. — Leur erreur. — Une effroyable bourrasque. — Une nuit dans la neige. — La hutte de Matoch. — Accès de désespoir. — Hutte des Deux-Croix. — Deux jours dans cette hutte. — Noros et Ninderman continuent leur marche vers le Sud. — Ni feu ni abri. — Une infusion d'écorce de *saule arctique* et des morceaux de peau de phoque pour nourriture pendant plusieurs jours. — Faiblesse des voyageurs. — Leur courage. — Distance parcourue. — Arrivée à Bulcour. — Cette station est déserte, mais ils y trouvent du poisson. — Arrivée d'un Tongouse. — Ils se sentent sauvés. — Le Tongouse part chercher du renfort. — Regret de Ninderman de l'avoir laissé partir. — Les deux voyageurs sont emmenés à un campement de Tongouses nomades. — Ninderman essaie de faire comprendre à ses hôtes que le capitaine et leurs camarades sont restés plus au nord, et meurent de faim. — Il ne peut décider les Tongouses à le suivre. — Son désespoir. — Kumah-Surka. — Arrivée de l'exilé Kusmah. — Ninderman le prend pour le commandant de Boulouni et cherche à lui faire comprendre la situation de de Long. — Kusmah confond de Long avec Melville. — Ninderman lui donne une dépêche pour le ministre des États-Unis à Saint-Pétersbourg. — Kusmah la porte à Melville. — Les Tongouses conduisent les deux voyageurs à Boulouni. — Arrivée de Melville. — Son entrevue avec Noros et Ninderman. — Ce qu'il fait pour eux avant de partir à la recherche de de Long..... 165

CHAPITRE XI.

PREMIÈRES RECHERCHES DE M. MELVILLE.

Mémoire remis par Ninderman à Bieshoff, commandant de Boulouni pour le ministre américain à Saint-Pétersbourg. — Bieshoff emporte le mémoire à Semenowelak pour le remettre à Melville. — Celui-ci étant parti, Bieshoff remet le mémoire à Danenhower, qui l'expédie immédiatement à Melville. — Arrivée de Bartlett à Boulouni et départ de Melville. — Entrevue de ce dernier avec Bieshoff à Burulak. — Son départ définitif pour le delta. — Kumah-Surka. — Bulcour. — Matvaïh. — Melville se croit sur les traces de de Long. — Plus de vivres. — Départ pour Upper-Boulouni. — On apporte à Melville trois notes de de Long. — Voyage à Bellock. — Première *cache*. — Son contenu. — Plus de vivres. — Nouvelles recherches. — Osoktock. — Usterda. — On perd les traces de de Long. — Les indigènes refusent d'avancer. — Retour. — Bulcour. — Boulouni. — Melville y rencontre encore une partie de sa troupe. — Il part pour Yakoustk. — Extraits de son rapport au secrétaire de la marine des États-Unis. — Éloge de Danenhower, de Bartlett et de Leach. — *Records* de de Long. — Dépêche de Melville au secrétaire de la marine. — Melville commence ses préparatifs pour une seconde campagne. — Ses instructions à l'ispravnik de Verchoyansk. — Son nouveau plan de recherches. — Départ. — Dépêches annonçant la découverte de de Long et du reste de sa troupe. — Tous morts..... 199

TROISIÈME PARTIE.

Premières recherches.

CHAPITRE XII.

VOYAGE DE M. JACKSON,

Correspondant du New-York Herald.

Départ de Londres. — Arrivée à Saint-Pétersbourg. — Visite au général Ignatieff. — Visite au général Anoutchine, gouverneur général de la Sibérie orientale. — Une *podoroschnaya de la couronne*. — Témoignages de bienveillance du général Anoutchine. — M. Hoffman, notre chargé d'affaires à Saint-Pétersbourg. — Départ de Saint-Pétersbourg pour Moscou et Orenbourg. — Les chemins de fer russes. — Arrivée à Orenbourg. — Le propriétaire de l'hôtel de l'Europe. — Visite au gouverneur d'Orenbourg. — Le général Anoutchine a mis son propre traîneau à ma disposition pour faire le voyage jusqu'à Irkoutsk.... 233

CHAPITRE XIII.

SUITE DU VOYAGE DE M. JACKSON.

DE ORENBOURG A OMSK.

Arrivée à Omsk. — Nourriture des voyageurs pendant le trajet. — Équipement d'un voyageur partant pour la Sibérie. — Provisions de bouche. — Attelage du traîneau. — Les petits chevaux sibériens. — Les routes sibériennes au mois de janvier. — La goëlette des steppes. — Ses allures. — Les traîneaux russes. — Leurs qualités. — Cinq heures d'immobilité au milieu des neiges sur la crête de l'Oural. — Efforts de notre attelage pour nous tirer de là. — Des loups, vrais ou imaginaires. — De la prétendue férocité des loups sibériens. — Notre mésaventure sur

le sommet de l'Oural n'est que le premier de trois châtiments que nous devions subir pour être partis un vendredi. — Second châtiment. — Les médecins tartares. — Cure merveilleuse. — Plaisir d'un voyage au milieu des steppes. — Curieux effets de neige. — Le roi Burran, dieu des tempêtes en Sibérie. — Malices de ce dieu. — L'époque des mariages. — Les maîtres de poste. — Une station d'hiver kirghize. — La maison d'école. — Omsk et ses habitants..... 249

CHAPITRE XIV.

D'OMSK A KRASNOYARSK.

Omsk. — Coup d'œil sur les environs de cette ville. — Aridité et fertilité. — Ce que serait devenue la Sibérie occidentale en d'autres mains que celles des Russes. — Les marais de la Baraba, d'après M. Jules Verne et Mme de Bourboulon; ce qu'ils sont en hiver. — Les caravanes de thé en Sibérie. — Quelle source d'ennuis elles sont pour les voyageurs. — Commerce du thé en Russie. — Kolyvan. — Le registre aux réclamations. — La condition précaire d'un maître de poste. — La Sibérie peinte en quelques lignes par une artiste française. — Les forçats en rupture de ban. — Arrivée à Tomsk. — Le dimanche du beurre dans cette ville. — Opinions diverses sur la ville de Tomsk. — Réflexions sur l'avenir des relations commerciales entre l'Europe et la Sibérie par la mer de Kara. — De Tomsk à Krasnoyarsk. — M. Danenhower reste à Irkoutsk..... 287

CHAPITRE XIV.

DE KRASNOYARSK A IRKOUTSK.

Arrivée à Krasnoyarsk. — Déception de n'y pas trouver le lieutenant Danenhower et ses hommes. — Difficultés pour se procurer des chevaux. — Mauvais tour d'un yemschik. — Son châtiment. — Ressources alimentaires des voyageurs en Sibérie pendant le carême. — Stupidité d'un maître de poste. — Intelligence des chevaux sibériens. — Anecdotes. — La canne magique. — Une caravane chargée d'or. — Les convois de transportés. — Arrivée à Irkoutsk..... 317

CHAPITRE XV.

IRKOUTSK ET SES CURIOSITÉS.

Idées préconçues du voyageur qui arrive à Irkoutsk. — Tableau de l'animation de cette ville, par Mme de Bourboulon. — Aspect extérieur de la ville. — Quand un marchand sibérien est devenu vieux et riche, il se fait ermite. — Pourquoi tant d'églises à Irkoutsk? Irkoutsk aujourd'hui et Irkoutsk avant l'incendie de 1879. — Ravages causés par cet incendie. — Comment il éclata. — Organisation des sapeurs-pompiers en Sibérie. — Krasnoyarsk et son abîme. — Irkoutsk et sa rivière. — L'Angara. — Le lac Baïkal. — Sources thermales des bords de ce fleuve. — Leurs vertus. — Kiakhta et Maimatchin. — Maimatchin, la ville interdite aux femmes. — Visite de deux dames russes à cette ville. — L'arc-de-triomphe d'Irkoutsk. — La chapelle miraculeuse. — La châsse de saint Innocent. — Vie de ce saint homme. — Le dernier saint russe. — Les médailles et les crucifix de saint Innocent. — Stock d'objets d'échanges pour descendre le cours de la Léna. — Prix des denrées alimentaires à Irkoutsk. — Le vin de Champagne à Irkoutsk. — Friponnerie de commis de magasin. — Les exilés. — Les exilés polonais en Sibérie. — Triste sort de ces infortunés. — Un dentiste américain dans la capitale de la Sibérie orientale. — M. Ledyard et ses ancêtres. — Impression générale produite sur M. Jackson par la ville d'Irkoutsk. — L'hiver sur les bords de l'Angara..... 331

FIN DU TOME PREMIER.

AU LECTEUR

Toutes les longitudes citées au présent ouvrage sont comptées sur le méridien de Greenwich.

Pour les ramener au méridien de Paris, il suffit d'en retrancher 2 degrés 20′ 14″.

Les températures sont calculées d'après le thermomètre Fahrenheit.

La formule de traduction est : $C = (F - 32) \times \frac{5}{9}$, c'est-à-dire, pour les températures au-dessus du zéro Fahrenheit, ajouter 32 degrés et prendre les cinq neuvièmes.

Pour les températures au-dessous de zéro, faire l'opération inverse.

On remarquera parfois que l'orthographe des noms de personnes et de localités varie. La faute en est non au texte, mais à l'absence de précision dans l'orthographe des noms géographiques adoptée dans des contrées inexplorées et barbares.

PARIS. — Imp. Tolmer et Cie, Succursale à Poitiers. — [157].

FEB 1 1994

LIBRARY OF CONGRESS
0 005 908 192 5