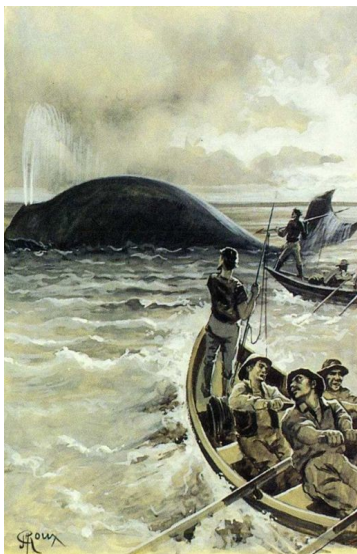


Jules Verne

**Les histoires de
Jean-Marie Cabidoulin**



BeQ

Jules Verne

1828-1905

**Les histoires de
Jean-Marie Cabidoulin**

roman

La Bibliothèque électronique du Québec

Collection *À tous les vents*

Volume 333 : version 1.02

Du même auteur, à la Bibliothèque

Famille-sans-nom	L'école des Robinsons
Le pays des fourrures	César Cascabel
Un drame au Mexique, et autres nouvelles	Le pilote du Danube
Docteur Ox	Hector Servadac
Une ville flottante	Mathias Sandorf
Maître du monde	Le sphinx des glaces
Les tribulations d'un Chinois en Chine	Voyages et aventures du capitaine Hatteras
Michel Strogoff	Un billet de loterie
De la terre à la lune	Le Chancellor
Le Phare du bout du monde	Face au drapeau
Sans dessus dessous	Le Rayon-Vert
L'Archipel en feu	La Jangada
Les Indes noires	L'île mystérieuse
Le chemin de France	La maison à vapeur
L'île à hélice	Le village aérien
	Clovis Dardentor

**Les histoires de
Jean-Marie Cabidoulin**

Édition de référence :
Les Humanoïdes Associés, 1978.

1

Un départ retardé

« Eh ! capitaine Bourcart, ce n'est donc pas aujourd'hui le départ ?...

– Non, monsieur Brunel, et je crains que nous ne puissions partir ni demain... ni même dans huit jours...

– Cela est contrariant...

– Et surtout inquiétant, déclara M. Bourcart en secouant la tête. Le *Saint-Enoch* devrait être en mer depuis la fin du mois dernier afin d'arriver en bonne saison sur les lieux de pêche... Vous verrez qu'il se laissera distancer par les Anglais et les Américains...

– Et ce sont toujours ces deux hommes qui vous manquent à bord ?...

– Toujours... monsieur Brunel... l'un dont je ne puis me passer, l'autre dont je me passerais à la rigueur, n'étaient les règlements qui me l'imposent...

– Et celui-ci n'est pas le tonnelier, sans doute ?... demanda M. Brunel.

– Non... ayez la bonté de m'en croire, non !... À mon bord, le tonnelier est aussi indispensable que la mâture, le gouvernail ou la boussole, puisque j'ai deux mille barils dans ma cale...

– Et combien d'hommes compte le *Saint-Enoch*, capitaine Bourcart ?...

– Nous serions trente-quatre, monsieur Brunel, si j'étais au complet. Voyez-vous, il est plus utile d'avoir un tonnelier pour soigner les barils que d'avoir un médecin pour soigner les hommes !... Des barils, cela exige sans cesse des réparations, tandis que les hommes..., ça se répare tout seul ! D'ailleurs, est-ce qu'on est jamais malade à la mer ?...

– Évidemment on ne devrait pas l'être en si bon air, capitaine Bourcart... et, pourtant,

quelquefois...

– Monsieur Brunel, j'en suis encore à avoir un malade sur le *Saint-Enoch*...

– Tous mes compliments, capitaine. Mais que voulez-vous ? Un navire est un navire, et, comme tel, il est soumis aux règlements maritimes... Lorsque son équipage atteint un certain nombre d'officiers et de matelots, il faut qu'il embarque un médecin... c'est formel. Or vous n'en avez pas...

– Et c'est bien pour cette raison que le *Saint-Enoch* ne se trouve pas aujourd'hui par le travers du cap Saint-Vincent, où il devrait être ! »

Cette conversation entre le capitaine Bourcart et M. Brunel se tenait sur la jetée du Havre, vers onze heures du matin, dans cette partie un peu relevée qui va du sémaphore au musoir.

Ces deux hommes se connaissaient de longue date, l'un ancien capitaine au cabotage, devenu officier de port, l'autre commandant le trois-mâts *Saint-Enoch*. Et, ce dernier, avec quelle impatience il attendait d'avoir pu compléter son

rôle d'équipage pour prendre le large !

Bourcart (Évariste-Simon), âgé d'une cinquantaine d'années était avantageusement connu sur la place du Havre, son port d'attache. Célibataire, sans famille, sans proches parents, ayant navigué dès sa prime enfance, il avait été mousse, novice, matelot et maître au service de l'État.

Après de multiples voyages comme lieutenant et second dans la marine marchande, il commandait depuis dix ans le *Saint-Enoch* un baleinier qui lui appartenait par moitié avec la maison Morice frères.

Excellent marin, à la fois prudent, hardi et résolu, il gardait toujours, contrairement à tant d'autres de ses collègues, une extrême politesse dans ses fonctions, ne jurant pas, donnant ses ordres avec une parfaite urbanité. Sans doute, il n'allait pas jusqu'à dire à un gabier : « Prenez la peine de larguer les ris du petit perroquet ! » ou au timonier : « Ayez l'extrême obligeance de mettre la barre à tribord, toute ! » Mais il passait pour être le plus poli des capitaines au long cours.

À noter, en outre, que M. Bourcart, favorisé dans ses entreprises avait eu des campagnes constamment heureuses, des traversées invariablement excellentes. Aucune plainte de ses officiers, aucune récrimination de ses matelots. Donc, si l'équipage du *Saint-Enoch*, cette fois, n'était pas au complet, et si son capitaine ne parvenait pas à le compléter, il ne fallait point voir là un indice de défiance ou de répugnance de la part du personnel maritime.

M. Bourcart et M. Brunel venaient de s'arrêter près du support métallique de la cloche sur la terrasse demi-circulaire qui termine la jetée. Le marégraphe marquait alors le plus bas du jusant, et le mât de signaux ne déroulait ni pavillon ni flamme. Aucun navire ne se préparait à entrer ou sortir, et les chaloupes de pêche n'auraient pas même trouvé assez d'eau dans le chenal à cette marée de nouvelle lune. C'est pourquoi les curieux n'affluaient pas comme au moment des pleines mers. Les bateaux de Honfleur, de Trouville, de Caen et de Southampton restaient amarrés à leurs pontons. Jusqu'à trois heures de l'après-midi, il ne se ferait aucun mouvement

dans l'avant-port.

Pendant quelques instants, les yeux du capitaine Bourcart, dirigés vers le large, parcoururent ce vaste secteur compris entre les lointaines hauteurs d'Ouistreham et les massives falaises des phares de la Hève. Le temps était incertain, le ciel tendu de nuages grisâtres dans les hautes zones. Le vent soufflait du nord-est, – une petite brise capricieuse, qui fraîchirait au début de la marée montante.

Quelques bâtiments traversaient la baie, les uns arrondissant leur voilure sur l'horizon de l'est, les autres sillonnant l'espace de leurs vapeurs fuligineuses. Assurément, ce devait être un regard d'envie que lançait M. Bourcart à ses collègues plus favorisés qui avaient quitté le port. Il va de soi que, même à cette distance, il s'exprimait en termes convenables, et il ne se fût pas permis de les traiter comme l'aurait fait un loup de mer.

« Oui, dit-il à M. Brunel, ces braves gens font bonne route, vent sous vergue, tandis que moi, je suis encore au bassin et ne puis en démarrer...

Voyez-vous, c'est ce que j'appelle proprement de la mauvaise chance, et c'est la première fois qu'elle s'attaque au *Saint-Enoch*...

– Prenez patience, monsieur Bourcart, puisqu'il vous est impossible de prendre la mer !... répondit en riant M. Brunel...

– Eh ! n'est-ce pas ce que je fais depuis quinze longs jours ?... s'écria le capitaine, non sans quelque aigreur.

– Bon !... votre navire porte bien la toile, et vous aurez vite regagné le temps perdu... À onze nœuds, par belle brise, on fait de la route !... Mais, dites-moi, monsieur Bourcart, il ne va donc pas mieux, le docteur Sinoquet ?...

– Non, hélas ! rien de grave, l'excellent docteur... Des rhumatismes qui le clouent sur son lit, et il en a pour plusieurs semaines !... Qui aurait jamais cru cela de la part d'un homme si habitué à la mer, et qui, pendant une dizaine d'années, a couru avec moi tous les parages du Pacifique...

– Eh ! insinua l'officier du port, c'est peut-être

de tant de voyages qu'il a rapporté ses infirmités...

– Non, par exemple ! affirma le capitaine Bourcart. Des rhumatismes gagnés à bord du *Saint-Enoch* !... Pourquoi pas le choléra ou la fièvre jaune !... Comment pareille idée a-t-elle pu vous venir, monsieur Brunel ?... »

Et M. Bourcart laissait tomber ses bras cassés par la stupéfaction que lui causait une pareille énormité. Le *Saint-Enoch*... un navire si supérieurement aménagé, si confortable, si impénétrable à l'humidité !... Des rhumatismes !... On en attraperait plutôt dans la salle du Conseil de l'Hôtel de Ville, dans les salons de la Sous-Préfecture que dans les cabines ou le carré du *Saint-Enoch* !... Des rhumatismes !... Est-ce qu'il en avait jamais eu, lui ?... Et, cependant, il ne quittait son navire, ni lorsqu'il était en relâche, ni lorsqu'il l'avait amarré dans le port du Havre !... Un appartement en ville, allons donc ! quand on a son logement à bord !... Et il ne l'aurait pas changé pour la plus confortable des chambres de l'*Hôtel de Bordeaux*

ou du *Terminus* !... Des rhumatismes !... Non, pas même des rhumes !... Et l'avait-on jamais entendu éternuer à bord du *Saint-Enoch* ?...

Puis, s'animant, le digne homme eût longtemps continué de plus belle, si M. Brunel ne l'avait interrompu en disant :

« C'est convenu, monsieur Bourcart, les rhumatismes du docteur Sinoquet ne viennent que des séjours qu'il a faits à terre ! Enfin il les a, voilà le vrai, et il ne peut embarquer...

– Et le pire, déclara M. Bourcart, c'est que je ne lui trouve pas de remplaçant, malgré toutes mes démarches...

– Patience, je vous le répète, patience, capitaine !... Vous finirez bien par mettre la main sur quelque jeune médecin désireux de courir le monde, avide de voyages... Quoi de plus tentant que de débiter par une superbe campagne de pêche à la baleine à travers les mers du Pacifique...

– Certes, monsieur Brunel, je ne devrais avoir que l'embaras du choix... Pourtant il n'y a pas

foule, et j'en suis toujours à n'avoir personne pour manier la lancette et le bistouri ou le davier et la doloire !

– À propos, demanda l'officier de port, ce ne sont point les rhumatismes qui vous privent de votre tonnelier ?...

– Non ; à vrai dire, ce brave père Brulard n'a plus l'usage de son bras gauche, qui est ankylosé, et il éprouve de violentes douleurs dans les pieds et les jambes...

– Les articulations sont-elles donc prises ?... s'informa M. Brunel.

– Oui, paraît-il, et Brulard n'est vraiment pas en état de naviguer !... Or, vous le savez, monsieur Brunel, un bâtiment armé pour la baleine ne peut pas plus se passer d'un tonnelier que de harponneurs, et il me faut m'en procurer un à tout prix ! »

M. Brunel voulut bien admettre que le père Brulard n'était pas perclus de rhumatismes, puisque le *Saint-Enoch* valait un sanatorium et que son équipage y naviguait dans les meilleures

conditions hygiéniques, à en croire le capitaine. Mais il n'en était pas moins certain que le docteur Sinoquet et le tonnelier Brulard étaient incapables de prendre part à cette campagne.

En cet instant, M. Bourcart, s'entendant interpellé, se retourna :

« Vous, Heurtaux ?... dit-il en serrant amicalement la main de son second. Enchanté de vous voir, et, cette fois, est-ce un bon vent qui vous amène ?...

– Peut-être, capitaine, répondit M. Heurtaux, peut-être... Je viens vous prévenir qu'une personne s'est présentée à bord... il y a une heure.

– Un tonnelier... un médecin ?... demanda vivement le capitaine Bourcart.

– Je ne sais, capitaine... En tout cas, cette personne a paru contrariée de votre absence...

– Un homme d'âge ?...

– Non... un jeune homme, et il va bientôt revenir... Je me suis donc mis à votre recherche... et comme je pensais vous rencontrer sur la jetée.

– Où l'on me rencontre toujours, Heurtaux,

quand je ne suis pas à bord...

– Je le sais... Aussi ai-je mis le cap sur le mât de signaux...

– Vous avez sagement fait, Heurtaux, reprit M. Bourcart, et je ne manquerai pas au rendez-vous. – Monsieur Brunel, je vais vous demander la permission de prendre congé...

– Allez donc, mon cher capitaine, répondit l'officier de port, et j'ai le pressentiment que vous ne tarderez pas à être tiré d'embarras...

– À moitié seulement, monsieur Brunel, et encore faut-il que ce visiteur soit un docteur ou un tonnelier ! »

Là-dessus, l'officier de port et le capitaine Bourcart échangèrent une cordiale poignée de main. Puis celui-ci, accompagné de son second, remonta le quai, traversa le pont, atteignit le bassin du Commerce et s'arrêta devant la passerelle qui donnait accès au *Saint-Enoch*.

Dès qu'il eut mis le pied sur le pont, M. Bourcart regagna sa cabine, dont la porte s'ouvrait sur le carré et la fenêtre sur l'avant de la

dunette. Après avoir donné ordre de le prévenir de l'arrivée du visiteur, il attendit, non sans quelque impatience, le nez dans un journal de la localité.

L'attente ne fut pas longue. Dix minutes plus tard, le jeune homme annoncé se présentait à bord et était introduit dans le carré, où le capitaine Bourcart vint le rejoindre.

À tout prendre, si le visiteur ne devait point être un tonnelier, il n'était pas impossible que ce fût un médecin, – un jeune médecin, âgé de vingt-six à vingt-sept ans.

Les premières politesses échangées, – et l'on peut être assuré que M. Bourcart ne fut pas en reste avec la personne qui l'honorait de sa visite, – le jeune homme s'exprima en ces termes :

« J'ai appris, d'après ce qu'on disait à la Bourse, que le départ du *Saint-Enoch* était retardé par suite du mauvais état de santé de son médecin habituel...

– Ce n'est que trop vrai, monsieur...

– Monsieur Filhiol... Je suis le docteur Filhiol,

capitaine, et je viens vous offrir de remplacer le docteur Sinoquet à bord de votre navire. »

Le capitaine Bourcart apprit alors que ce jeune visiteur, originaire de Rouen, appartenait à une famille d'industriels de cette ville. Son désir était d'exercer sa profession dans la marine de commerce. Toutefois, avant d'entrer au service de la Compagnie transatlantique, il serait heureux de prendre part à une campagne de baleinier et de débiter par la rude navigation des mers du Pacifique. Il pouvait fournir les meilleures références. Le capitaine Bourcart n'aurait qu'à se renseigner sur son compte chez tels ou tels négociants ou armateurs du Havre.

M. Bourcart avait très attentivement observé le docteur Filhiol de physionomie franche et sympathique. Nul doute qu'il n'eût une constitution vigoureuse, un caractère résolu. Le capitaine s'y connaissait, ce n'était pas celui-là, bien bâti, bien portant, qui contracterait des rhumatismes à son bord. Aussi répondit-il :

« Monsieur, vous venez fort à propos, je ne vous le cache point, et si, ce dont je suis certain

d'avance, mes informations vous sont favorables, ce sera chose faite. Vous pourrez, dès demain, procéder à votre installation sur le *Saint-Enoch* et vous n'aurez pas lieu de vous en repentir...

– J'en ai l'assurance, capitaine, répondit le docteur Filhiol. Avant que vous ayez à prendre des renseignements sur moi, je vous avouerai que j'en ai pris sur vous...

– Et c'était sage, déclara M. Bourcart. S'il ne faut jamais s'embarquer sans biscuit, il ne faut pas inscrire son nom sur le rôle d'un bâtiment sans savoir à qui on a affaire.

– Je l'ai pensé, capitaine.

– Vous avez eu raison, monsieur Filhiol, et, si je comprends bien, les renseignements que vous avez recueillis ont été tout à mon avantage...

– Entièrement, et j'aime à croire que ceux que vous allez prendre le seront au mien. »

Décidément, le capitaine Bourcart et le jeune médecin, s'ils se valaient en franchise, s'égalaient en urbanité.

« Une seule question, cependant, reprit alors

M. Bourcart. Avez-vous déjà voyagé sur mer, docteur ?...

– Quelques courtes traversées à travers la Manche...

– Et... pas malade ?...

– Pas malade... et j'ai même lieu de croire que je ne le serai jamais...

– C'est à considérer pour un médecin, vous en conviendrez...

– En effet, monsieur Bourcart...

– Maintenant, je ne dois pas vous le cacher, elles sont pénibles, dangereuses, nos campagnes de pêche !... Les misères, souvent les privations, ne nous y sont point épargnées, et c'est un dur apprentissage de la vie de marin...

– Je le sais, capitaine, et, cet apprentissage, je ne le redoute pas...

– Et non seulement nos campagnes sont périlleuses, monsieur Filhiol, mais elles sont longues parfois... Cela dépend de circonstances plus ou moins favorables... Qui sait si le *Saint-Enoch* ne sera pas deux ou trois ans sans

revenir ?...

– Il reviendra quand il reviendra, capitaine, et l'essentiel, c'est que tous ceux qu'il emmène reviennent au port avec lui ! »

M. Bourcart ne pouvait qu'être très satisfait de ces sentiments exprimés de cette façon et, certainement, il s'entendrait en tous points avec le docteur Filhiol si les références indiquées permettaient de signer avec lui.

« Monsieur, lui dit-il, je n'aurai, je crois, qu'à me féliciter d'être entré en rapport avec vous, et, dès demain, après avoir pris mes informations, j'espère que votre nom sera inscrit sur le livre de bord.

– À vous revoir donc, capitaine, répondit le docteur, et, quant au départ...

– Le départ pourrait s'effectuer dès demain, à la marée du soir, si j'étais parvenu à remplacer mon tonnelier comme j'ai remplacé mon médecin...

– Ah ! vous n'avez pas encore votre équipage au complet, capitaine ?...

– Non, par malheur, monsieur Filhiol, et il est impossible de compter sur ce pauvre Brulard...

– Il est malade ?...

– Oui... si c'est être malade que d'avoir des rhumatismes qui vous paralysent bras et jambes... Et, cependant, croyez bien que ce n'est point en naviguant sur le *Saint-Enoch* qu'il les a attrapés...

– Mais j'y pense, capitaine, je puis vous indiquer un tonnelier...

– Vous ?... »

Et le capitaine Bourcart allait se dépenser comme d'habitude en remerciements prématurés à l'adresse de ce providentiel jeune docteur. Il semblait qu'il entendait déjà résonner les coups du maillet sur les douves des barils de sa cale. Hélas ! sa joie fut de courte durée, et il secoua la tête lamentablement lorsque M. Filhiol eut ajouté :

« Vous n'avez donc pas songé à maître Cabidoulin ?...

– Jean-Marie Cabidoulin... de la rue des Tournettes ?... s'écria M. Bourcart.

– Lui-même !... Est-ce qu'il peut y avoir un autre Cabidoulin au Havre et même ailleurs ?...

– Jean-Marie Cabidoulin !... répétait le capitaine Bourcart.

– En personne...

– Et comment connaissez-vous Cabidoulin ?...

– Parce que je l'ai soigné...

– Alors... lui aussi... malade ?... Mais il y a donc épidémie sur les tonneliers ?...

– Non, rassurez-vous, capitaine... une blessure au pouce, maintenant guérie, et qui ne l'empêche point de manier la doloire... C'est un homme de bonne santé, de bonne constitution, encore robuste pour son âge, à peine la cinquantaine, et qui ferait bien votre affaire...

– Sans doute, sans doute, répondit M. Bourcart. Par malheur, si vous connaissez Jean-Marie Cabidoulin, je le connais aussi, et je ne pense pas qu'aucun capitaine consentirait à l'embarquer...

– Pourquoi ?...

– Oh ! il sait bien son métier et il en a fait des campagnes de pêche... Sa dernière remonte à cinq ou six ans déjà...

– M'apprendrez-vous, monsieur Bourcart, pour quelle raison on ne voudrait pas de lui ?...

– Parce que c'est un prophète de malheur, monsieur Filhiol, parce qu'il est sans cesse à prédire sinistres et catastrophes... parce que, à l'entendre, quand on entreprend un voyage sur mer, ce doit être le dernier et on n'en reviendra pas !... Et puis des histoires de monstres marins qu'il prétend avoir rencontrés... et qu'il rencontrerait encore !... Voyez-vous, monsieur Filhiol, cet homme-là est capable de démoraliser tout un équipage !...

– Est-ce sérieux, capitaine ?...

– Très sérieux !

– Voyons... à défaut d'autre, et puisque vous avez besoin d'un tonnelier...

– Oui... je sais bien... à défaut d'autre !... Et pourtant, celui-là jamais je n'y aurais songé !... Enfin, quand on ne peut mettre le cap au nord, on

le met au sud... Et si maître Cabidoulin voulait...
mais il ne voudra pas...

– On peut toujours essayer...

– Non... c'est inutile... Et puis, Cabidoulin...
Cabidoulin !... répétait M. Bourcart.

– Si nous allions le voir ?... » proposa M.
Filhiol.

Le capitaine Bourcart, très hésitant, très
perplexe, croisa, décroisa ses bras, se consulta,
pesa le pour et le contre, secoua la tête comme
s'il fût au moment de s'engager dans une
mauvaise affaire. Enfin, le désir de mettre au plus
tôt en mer l'emportant sur toute considération :

« Allons ! » répondit-il.

Un instant après, tous deux avaient quitté le
bassin du Commerce et se dirigeaient vers la
demeure du tonnelier.

Jean-Marie Cabidoulin était chez lui, dans sa
chambre du rez-de-chaussée, au fond d'une cour.
Un homme vigoureux, âgé de cinquante-deux
ans, vêtu de son pantalon de velours à côte et de
son gilet à bras, coiffé de sa casquette de loutre et

ceint du grand tablier brunâtre. L'ouvrage ne donnait pas fort et, s'il n'avait pas eu quelques économies, il n'aurait pu faire chaque soir sa partie de manille au petit café d'en face avec un vieux retraité de la marine, ancien gardien des phares de la Hève.

Jean-Marie Cabidoulin était, d'ailleurs, au courant de tout ce qui se passait au Havre, entrées et sorties des navires à voile ou à vapeur, arrivées et départs des transatlantiques, tournées de pilotages, nouvelles de mer, enfin de tout ce qui éclosait de potins sur la jetée pendant les marées de jour.

Maître Cabidoulin connaissait donc et de longue date le capitaine Bourcart. Aussi, dès qu'il l'aperçut au seuil de sa boutique :

« Eh ! eh ! s'écria-t-il, toujours amarré au quai, le *Saint-Enoch*, toujours bloqué dans le bassin du Commerce... comme s'il était retenu par les glaces...

– Toujours, maître Cabidoulin, répondit un peu sèchement le capitaine Bourcart.

- Et pas de médecin ?...
- Présent... le médecin...
- Tiens... c'est vous, monsieur Filhiol ?...
- Moi-même, et, si j'ai accompagné M. Bourcart, c'était pour vous demander d'embarquer avec nous...
- Embarquer... embarquer ?... répétait le tonnelier en brandissant son maillet.
- Oui, Jean-Marie Cabidoulin..., reprit le capitaine Bourcart. Est-ce que ce n'est pas tentant... un dernier voyage... sur un bon navire... en compagnie de braves gens ?...
- Par exemple, monsieur Bourcart, si je m'attendais à une pareille proposition !... Vous le savez bien, je suis à la retraite... Je ne navigue plus qu'à travers les rues du Havre, où il n'y a ni abordages ni coups de mer à craindre... Et vous voulez...
- Voyons, maître Cabidoulin, réfléchissez... Vous n'êtes pas d'un âge à moisir sur votre bouée, à rester affourché comme un vieux ponton au fond d'un port !...

– Levez l’ancre, Jean-Marie, levez l’ancre ! » ajouta en riant M. Filhiol pour se mettre à l’unisson de M. Bourcart.

Maître Cabidoulin avait pris un air de profonde gravité – probablement son air de « prophète de malheur » – et, d’une voix sourde, il répondit :

« Écoutez-moi bien, capitaine, et vous aussi, docteur Filhiol... Une idée que j’ai toujours eue... qui ne me sortira jamais de la tête...

– Et laquelle ?... demanda M. Bourcart.

– C’est que, à force de naviguer, on finit nécessairement par faire naufrage tôt ou tard ! Certes, le *Saint-Enoch* a un bon commandant... il a un bon équipage... je vois qu’il aura un bon médecin... mais j’ai la conviction que, si je m’embarquais, il m’arriverait des choses qui ne me sont pas encore arrivées...

– Par exemple !... s’écria M. Bourcart.

– C’est comme je vous le dis, affirma maître Cabidoulin, des histoires épouvantables !... Aussi me suis-je promis de terminer tranquillement ma

vie en terre ferme !...

– Pure imagination, cela, déclara le docteur Filhiol. Tous les navires ne sont pas destinés à périr corps et biens...

– Non, sans doute, répliqua le tonnelier, mais, que voulez-vous, c'est comme un pressentiment... si je prenais la mer, je ne reviendrais pas...

– Allons donc, Jean-Marie Cabidoulin, répliqua le capitaine Bourcart, ce n'est pas sérieux...

– Très sérieux, et puis, entre nous, je n'ai plus de curiosité à satisfaire. Est-ce que je n'ai pas tout vu du temps que je naviguais... les pays chauds, les pays froids, les îles du Pacifique et de l'Atlantique, les ice-bergs et les banquises, les phoques, les morses, les baleines ?...

– Mes compliments, vous n'êtes pas à plaindre, dit M. Filhiol.

– Et savez-vous ce que je finirais par voir ?...

– Quoi donc, maître Cabidoulin ?...

– Ce que je n'ai jamais vu... quelque terrible monstre... le grand serpent de mer...

– Que vous ne verrez jamais..., affirma M. Filhiol.

– Et pourquoi ?...

– Parce qu’il n’existe pas !... J’ai lu tout ce qu’on a écrit sur ces prétendus monstres marins, et, je le répète, votre serpent de mer n’existe pas !...

– Il existe ! » s’écria le tonnelier d’un ton si convaincu qu’il eût été inutile de discuter à ce sujet.

Bref, à la suite de pressantes instances, décidé finalement par les hauts gages que lui offrit le capitaine Bourcart, Jean-Marie Cabidoulin se résolut à faire une dernière campagne de pêche, et, le soir même, il portait son sac à bord du *Saint-Enoch* !

2

Le « Saint-Enoch »

Le lendemain 7 novembre 1863, le *Saint-Enoch* quittait le Havre, remorqué par l'*Hercule* qui le sortit à l'heure de la pleine mer. Il faisait un assez mauvais temps. Des nuages bas et déchirés couraient à travers l'espace, poussés par une forte brise du sud-ouest.

Le bâtiment du capitaine Bourcart, jaugeant environ cinq cent cinquante tonneaux, était pourvu de tous les appareils communément employés pour cette difficile pêche à la baleine sur les lointains parages du Pacifique. Quoique sa construction datât d'une dizaine d'années déjà, il tenait bien la mer sous les diverses allures. L'équipage s'était toujours appliqué à ce qu'il fût en parfait état, voilure et coque, et il venait de

refaire son carénage à neuf.

Le *Saint-Enoch*, un trois-mâts carré, portait misaine, grande voile et brigantine, grand et petit hunier, grand et petit perroquet et perroquet de fougue, grand et petit cacatois, perruche, trinquette, grand foc, petit foc, clinfoc, bonnettes et voiles d'étails. En attendant le départ, M. Bourcart avait fait mettre en place les appareils pour virer les baleines. Quatre pirogues étaient à leur poste : à bâbord, celles du second, du premier et du deuxième lieutenant ; à tribord, celle du capitaine. Quatre autres de rechange étaient disposées sur les espars du pont. Entre le mât de misaine et le grand mât, en avant du grand panneau, on avait installé la cabousse qui sert à fondre le gras. Elle se composait de deux pots en fer maçonnés l'un contre l'autre, entourés d'une ceinture de briques. À l'arrière des pots, deux trous, pratiqués à cet effet, servaient à l'échappement de la fumée, et, sur l'avant, un peu plus bas que la gueule des pots, deux fourneaux permettaient d'entretenir le feu en dessous.

Voici l'état des officiers et des gens de

l'équipage embarqués sur le *Saint-Enoch* :

Le capitaine Bourcart (Évariste-Simon), cinquante ans ;

Le second Heurtaux (Jean-François), quarante ans ;

Le premier lieutenant Coquebert (Yves), trente-deux ans ;

Le deuxième lieutenant Allotte (Romain), vingt-sept ans ;

Le maître d'équipage Ollive (Mathurin), quarante-cinq ans ;

Le harponneur Thiébaud (Louis), trente-sept ans ;

Le harponneur Kardek (Pierre), trente-deux ans ;

Le harponneur Durut (Jean), trente-deux ans ;

Le harponneur Ducrest (Alain), trente et un ans ;

Le docteur Filhiol, vingt-sept ans ;

Le tonnelier Cabidoulin (Jean-Marie), cinquante-deux ans ;

Le forgeron Thomas (Gille), quarante-cinq ans ;

Le charpentier Ferut (Marcel), trente-six ans ;

Huit matelots ;

Onze novices ;

Un maître d'hôtel ;

Un cuisinier.

Au total trente-quatre hommes, personnel ordinaire d'un baleinier du tonnage du *Saint-Enoch*.

L'équipage se composait par moitié à peu près de matelots normands et bretons. Seul, le charpentier Ferut était originaire de Paris, faubourg de Belleville, ayant fait le métier de machiniste dans divers théâtres de la capitale.

Les officiers avaient déjà été en cours de navigation à bord du *Saint-Enoch* et ne méritaient que des éloges. Ils possédaient toutes les qualités qu'exige le métier. Dans la campagne précédente, ils avaient parcouru les parages nord et sud du Pacifique. Voyage heureux s'il en fut, puisque, pendant sa durée de quarante-quatre mois, il ne

s'était produit aucun incident grave ; voyage fructueux aussi, puisque le navire avait rapporté deux mille barils d'huile qui furent vendus à un prix avantageux.

Le second, Heurtaux, se montrait très entendu à tout ce qui concernait le détail du bord. Après avoir servi en qualité d'enseigne auxiliaire dans la marine de l'État, embarqué au commerce, il naviguait en attendant un commandement. Il passait avec raison pour un bon marin, très sévère en matière de discipline.

Du premier lieutenant Coquebert et du second lieutenant Allotte, excellents officiers, eux aussi, il n'y avait rien à dire, si ce n'est qu'ils déployaient une ardeur extraordinaire, imprudente même, à la poursuite des baleines ; ils luttèrent de vitesse et d'audace ; ils cherchaient à se devancer et risquaient aventureusement leurs pirogues, malgré les recommandations et les injonctions formelles du capitaine Bourcart. Mais l'ardeur du pêcheur à la pêche, c'est l'ardeur du chasseur à la chasse, — un irrésistible entraînement, une passion instinctive. Les deux

lieutenants ne la communiquaient que trop à leurs hommes, – surtout Romain Allotte.

Quelques mots sur le maître d'équipage, Mathurin Ollive. Ce petit homme, sec et nerveux, très dur à la fatigue, très à son affaire bons yeux et bonnes oreilles, possédait les qualités particulières qui distinguent le capitaine d'armes de la marine de guerre. C'était assurément, de tous les gens du bord, celui qui s'intéressait le moins à l'amarrage des baleines. Qu'un bâtiment fût armé spécialement pour ce genre de pêche ou pour le transport d'une cargaison quelconque d'un port à un autre, c'était avant tout un navire, et maître Ollive ne prenait goût qu'aux choses de la navigation. Le capitaine Bourcart lui accordait une grande confiance : il la justifiait.

Quant aux huit matelots, la plupart avaient fait la dernière campagne du *Saint-Enoch* et constituaient un équipage très sûr et très exercé. Parmi les onze novices, on n'en comptait que deux à débiter dans ce rude apprentissage de la grande pêche. Ces garçons, de quatorze à dix-huit ans, ayant déjà la pratique de la marine de

commerce, seraient employés, conjointement avec les matelots, à l'armement des pirogues.

Restaient le forgeron Thomas, le tonnelier Cabidoulin, le charpentier Ferut, le cuisinier, le maître d'hôtel. Sauf le tonnelier, tous faisaient partie du personnel depuis trois ans et étaient au courant du service. Il convient d'ajouter que maître Ollive et maître Cabidoulin se connaissaient de longue date, ayant navigué ensemble. Aussi, le premier, sachant à quoi s'en tenir sur les manies du second, l'avait-il accueilli par ces mots :

« Eh ! vieux... te voilà donc ?...

– Me voilà, dit l'autre.

– Tu vas en tâter encore ?...

– Comme tu vois.

– Et toujours avec ta satanée idée que ça finira mal ?...

– Très mal, répondit sérieusement le tonnelier.

– Bon, reprit Mathurin Ollive, j'espère que tu nous épargneras tes histoires...

– Tu peux compter que non !

– Alors, à ton aise, mais s’il nous arrive malheur...

– C’est que je ne me serai pas trompé ! » répliqua Jean-Marie Cabidoulin.

Et qui sait si le tonnelier n’éprouvait pas déjà quelque regret d’avoir accepté les offres du capitaine Bourcart ?

Dès que le *Saint-Enoch* eut doublé les jetées, le vent ayant une tendance à fraîchir, ordre fut donné de larguer les huniers, dans lesquels le maître d’équipage fit prendre deux ris. Puis, aussitôt que l’*Hercule* eut largué sa remorque, les huniers furent hissés ainsi que le petit foc et l’artimon, en même temps que le capitaine Bourcart faisait amurer la misaine. Dans ces conditions, le trois-mâts allait pouvoir louvoyer vers le nord-est de manière à contourner l’extrême pointe de Barfleur.

La brise obligea le *Saint-Enoch* à garder le plus près. D’ailleurs il tenait bien la mer sous cette allure et même à cinq quarts du vent, filait à

raison de dix nœuds.

Il y eut lieu de courir des bords pendant trois jours, avant de débarquer le pilote à la Hougue. À partir de ce moment, la navigation s'établit régulièrement en descendant la Manche. Les bons vents prirent alors le dessus à l'état de belle brise. Le capitaine Bourcart, ayant fait établir perroquets, cacatois, voiles d'étails, put constater que le *Saint-Enoch* n'avait rien perdu de ses qualités nautiques. Du reste, son grément avait été réinstallé presque tout entier en vue de ces lointaines campagnes dans lesquelles un navire supporte d'excessives fatigues.

« Beau temps, mer maniable, bon vent, dit M. Bourcart au docteur Filhiol, qui se promenait avec lui sur la dunette. Voici une traversée qui commence heureusement, et c'est assez rare, lorsqu'il faut sortir de la Manche à cette époque !

– Mes compliments, capitaine, répondit le docteur, mais nous ne sommes qu'au début du voyage.

– Oh ! je sais, monsieur Filhiol, il ne suffit pas de bien commencer, il importe de bien finir !...

N'ayez crainte, nous avons un bon navire sous les pieds, et, s'il n'est pas lancé d'hier, il n'en est pas moins solide de coque et d'agrès... Je prétends même qu'il offre plus de garantie qu'un bâtiment neuf, et croyez que je suis édifié sur ce qu'il vaut.

– J'ajouterai, capitaine, qu'il ne s'agit pas seulement de faire une excellente navigation. Il convient que celle-ci donne des avantages sérieux, et cela ne dépend ni du navire, ni de ses officiers, ni de son équipage...

– Comme vous dites, répliqua le capitaine Bourcart. La baleine vient ou ne vient pas... Ça, c'est la chance, comme en toute chose et la chance ne se commande point... On s'en retourne les barils pleins ou les barils vides, c'est entendu !... Mais le *Saint-Enoch* en est à sa cinquième campagne depuis qu'il est sorti des chantiers de Honfleur, et les précédentes se sont toujours balancées à son profit...

– C'est de bon augure, capitaine. Et comptez-vous attendre d'être arrivé dans le Pacifique pour vous mettre en pêche ?...

– Je compte, monsieur Filhiol, saisir toutes les

occasions, et, si nous rencontrons des baleines dans l'Atlantique avant de doubler le Cap, nos pirogues s'empresseront de leur donner la chasse... Le tout, c'est qu'on les aperçoive à courte distance et qu'on parvienne à les amarrer sans trop se retarder en route. »

Quelques jours après le départ du Havre, M. Bourcart organisa le service des vigies : deux hommes constamment en observation dans la mâture, l'un au mât de misaine, l'autre au grand mât. Aux harponneurs et aux matelots revenait cette tâche, tandis que les novices étaient à la barre.

En outre, afin d'être en état, chaque pirogue reçut une baille de bigue, ainsi que l'armement nécessaire à la pêche. Si donc une baleine venait à être signalée à proximité du navire, il n'y aurait qu'à amener les embarcations, — ce qui s'effectuerait en quelques instants. Toutefois, ces éventualités ne s'offriraient pas avant que le *Saint-Enoch* fût en plein Atlantique.

Dès qu'il eut relevé les extrêmes terres de la Manche, le capitaine Bourcart donna la route à

l'ouest, de manière à doubler Ouessant par le large. Au moment où la terre de France allait disparaître, il l'indiqua au docteur Filhiol.

« Au revoir ! » dirent-ils.

En adressant à leur pays ce salut de la dernière heure, tous deux se demandèrent sans doute combien de mois, d'années peut-être, se passeraient avant qu'ils dussent le revoir...

Le vent étant franchement établi au nord-est, le *Saint-Enoch* n'eut plus qu'à mollir ses écoutes pour se mettre en direction du cap Ortegal, à la pointe nord-ouest de l'Espagne. Il ne serait pas nécessaire de s'engager à travers le golfe de Gascogne, où la situation d'un voilier court grands risques, quand la bise souffle du large et le dresse vers la côte. Que de fois les navires, incapables de gagner au vent, sont obligés de chercher refuge dans les ports français ou espagnols !

Lorsque le capitaine et les officiers étaient réunis à l'heure des repas, ils causaient, comme de juste, des aléas de cette nouvelle campagne. Elle débutait dans des conditions favorables. Le

navire se trouverait en pleine saison sur les parages de pêche, et M. Bourcart montrait une telle confiance qu'elle eût gagné les plus réservés.

« Si ce n'est, déclara-t-il un jour, que notre départ a été reculé d'une quinzaine et que nous devrions être maintenant à la hauteur de l'Ascension ou de Sainte-Hélène, ce serait grosse injustice de se plaindre...

– À la condition, répliqua le lieutenant Coquebert, que le vent tienne du bon côté pendant un mois, nous aurons facilement réparé le temps perdu...

– Tout de même, ajouta M. Heurtaux, il est fâcheux que notre jeune docteur n'ait pas eu plus tôt cette excellente idée d'embarquer sur le *Saint-Enoch*...

– Et je le regrette, répliqua gaiement M. Filhiol, car je n'aurais nulle part trouvé meilleur accueil ni meilleure compagnie...

– Inutile de récriminer, mes amis !... déclara M. Bourcart. Les bonnes idées ne viennent point

quand on veut...

– Pas plus que les baleines, s'écria Romain Allotte. Aussi, quand on les signale, il faut être prêt à les piquer...

– D'ailleurs, fit remarquer le docteur, ce n'était pas seulement le médecin qui manquait au personnel du *Saint-Enoch*, c'était aussi le tonnelier...

– Juste, répondit le capitaine Bourcart, et n'oublions pas que c'est vous, mon cher Filhiol, qui m'avez parlé de Jean-Marie Cabidoulin... Assurément, sans votre intervention, je n'aurais jamais eu la pensée de m'adresser à lui...

– Enfin il est à bord, conclut M. Heurtaux, et c'est l'essentiel. Mais, tel que je le connais, je n'aurais jamais cru qu'il aurait consenti à quitter sa boutique et ses tonnes... À plusieurs reprises, malgré les avantages qu'on lui offrait, il avait refusé de reprendre la mer, et il faut que vous ayez été assez persuasif...

– Eh bien, dit le capitaine Bourcart, je n'ai pas eu à subir trop de résistance... À l'entendre, il

était fatigué de la navigation... Il avait eu l'heureuse chance de s'en tirer jusqu'ici... Pourquoi tenter le sort ?... On finit toujours par y rester... Il faut savoir se déhaler à temps... Bref, vous connaissez les litanies du brave homme !... Et puis cette prétention qu'il avait vu tout ce que l'on peut voir au cours d'une campagne de pêche...

– On n'a jamais tout vu, déclara le lieutenant Allotte, et, pour mon compte, je m'attends sans cesse à quelque chose de nouveau... d'extraordinaire...

– Ce qui serait extraordinaire, je dirai même absolument invraisemblable, mes amis, affirma M. Bourcart, ce serait que la fortune abandonnât le *Saint-Enoch*... Ce serait que cette campagne ne valût pas celles qui l'ont précédée et dont nous avons tiré grand bénéfice !... Ce serait qu'il nous tombât quelque mauvais coup de chien !... Ce serait que notre navire ne rapportât pas son plein chargement de fanons et d'huile !... Or je suis bien tranquille à ce sujet !... Le passé garantit l'avenir, et, lorsque le *Saint-Enoch* rentrera au

bassin du Commerce, il aura ses deux mille barils remplis jusqu'à la bonde ! »

Et, ma foi, s'il l'eût entendu parler avec cette imperturbable confiance, Jean-Marie Cabidoulin lui-même se fût peut-être dit que pour cette campagne tout au moins, on ne courait aucun risque tant il était chanceux, le navire du capitaine Bourcart !

Après avoir relevé dans le sud-est les hauteurs du cap Ortegal, le *Saint-Enoch*, favorisé par les conditions atmosphériques, se dirigea sur Madère, de façon à passer entre les Açores et les Canaries. Sous cette latitude, l'équipage retrouva un excellent climat, une température moyenne, dès que le Tropique eut été franchi, avant les îles du Cap-Vert.

Ce qui ne laissait pas d'étonner quelque peu le capitaine Bourcart, ses officiers et ses matelots, c'est que jusqu'alors aucune baleine n'avait pu être poursuivie. Si deux au trois furent aperçues, elles soufflaient à une telle distance qu'on ne jugea pas utile d'amener les pirogues. Il y aurait eu temps, fatigues, dépensés en pure perte, et, à

tout prendre, mieux valait rallier les lieux de pêche le plus vite possible, soit sur les mers très exploitées à cette époque de la Nouvelle-Zélande, soit sur celles du Pacifique septentrional. Il importait donc de ne point s'attarder en route.

Lorsqu'ils ont à se rendre des ports de l'Europe à l'océan Pacifique, les bâtiments peuvent le faire, – traversée presque égale, – soit en doublant le cap de Bonne-Espérance à l'extrémité de l'Afrique, soit en doublant le cap Horn à l'extrémité de l'Amérique. Il en sera ainsi tant que le canal de Panama n'aura pas été ouvert. Mais, en ce qui concerne la voie du cap Horn, il y a nécessité de descendre jusqu'au cinquante-cinquième parallèle de l'hémisphère méridional où règnent les mauvais temps. Sans doute, il est loisible à un steamer de s'engager à travers les sinuosités du détroit de Magellan et d'éviter ainsi les formidables bourrasques du cap. Quant aux voiliers, ils ne sauraient s'y aventurer sans d'interminables retards, surtout lorsqu'il s'agit de franchir ce détroit de l'est à l'ouest.

Au total, il est donc plus avantageux de

chercher la pointe de l'Afrique, de suivre les routes de l'océan Indien et de la mer du Sud, où les nombreux ports de la côte australienne offrent de faciles relâches jusqu'à la Nouvelle-Zélande.

C'est bien ainsi qu'avait toujours procédé le capitaine Bourcart lors de ses précédents voyages, et ce qu'il fit encore cette fois. Il n'eut pas même à s'écarter notablement dans l'ouest, étant servi par une brise constante, et, après avoir dépassé les îles du Cap-Vert, il eut bientôt connaissance de l'Ascension, puis, quelques jours après, de Sainte- Hélène.

À cette époque de l'année, au delà de l'Équateur, ces parages de l'Atlantique sont très animés. Quarante-huit heures ne se passaient pas sans que le *Saint-Enoch* croisât soit quelque steamer filant à toute vapeur, soit quelques-uns de ces rapides et fins clippers qui peuvent lutter de vitesse avec eux. Mais le capitaine Bourcart n'avait guère le loisir de les « raisonner » les uns ou les autres. Le plus souvent, ils ne se montraient que pour hisser le pavillon indiquant leur nationalité, n'ayant de nouvelles maritimes

ni à donner ni à recevoir.

De l'île de l'Ascension, passant entre elle et la grande terre, le *Saint-Enoch* n'avait pu apercevoir les sommets volcaniques qui la dominant. Arrivé en vue de Sainte- Hélène, il la laissa sur tribord à une distance de trois ou quatre milles. De tout l'équipage, le docteur Filhiol était seul à ne l'avoir jamais vue, et, pendant une heure, ses regards ne purent se détacher du pic de Diane au-dessus du ravin occupé par la prison de Longwood.

Le temps, assez variable, bien que la direction du vent fût constante, favorisait la marche du navire, qui, sans changer ses amures, n'avait qu'à diminuer ou à larguer ses voiles.

Les vigies, postées sur les barres, faisaient toujours bonne garde. Et pourtant les baleines n'apparaissaient pas ; elles se tenaient probablement plus au sud, à quelques centaines de milles du Cap.

« Diable de diable, capitaine, disait parfois le tonnelier, ce n'était pas la peine de m'embarquer, puisque je n'ai pas d'ouvrage à bord...

– Cela viendra... cela viendra... répétait M. Bourcart...

– Ou ça ne viendra pas, reprenait le tonnelier en hochant la tête, et nous n’aurons pas un baril plein en arrivant à la Nouvelle-Zélande...

– Possible, maître Cabidoulin, mais c’est là qu’on les remplira... La besogne ne vous manquera pas, soyez-en sûr !

– J’ai vu un temps, capitaine, où les souffleurs abondaient dans cette partie de l’Atlantique...

– Oui... j’en conviens, et il est certain qu’ils deviennent de plus en plus rares, – ce qui est regrettable ! »

C’était vrai, et à peine les vigies eurent-elles à signaler deux ou trois baleines franches, – l’une de belle grosseur. Par malheur, relevées trop près du navire, elles sondèrent aussitôt et il fut impossible de les revoir. Avec l’extrême vitesse dont ils sont doués, ces cétacés peuvent franchir une grande distance avant de revenir à la surface de la mer. Amener les pirogues pour leur donner la chasse, c’eût été s’exposer à d’extrêmes

fatigues sans sérieuses chances de réussite.

Le cap de Bonne-Espérance fut atteint vers le milieu du mois de décembre. À cette époque, les approches de la côte d'Afrique étaient très fréquentées par les bâtiments à destination de l'importante colonie anglaise. Il était rare que l'horizon ne fût sillonné de quelque fumée de steamer.

Plusieurs fois déjà, pendant ses voyages précédents, M. Bourcart avait fait relâche dans le port de Capetown, lorsque le *Saint-Enoch* effectuait son retour et devait y trouver le placement d'une partie de la cargaison.

Il n'y eut donc pas lieu de prendre contact avec la terre. Aussi le trois-mâts contourna-t-il l'extrême pointe de l'Afrique, dont les dernières hauteurs lui restèrent à cinq milles sur bâbord.

Ce n'est pas sans raison que le cap de Bonne-Espérance s'était appelé primitivement le cap des Tempêtes. Cette fois, il justifia son ancien nom, bien que, dans l'hémisphère méridional, on fût en pleine saison d'été.

Le *Saint-Enoch* eut à supporter de redoutables coups de vent, qui l'obligèrent à tenir la cape. Toutefois il s'en tira avec un léger retard et quelques avaries sans grande importance, dont Jean-Marie Cabidoulin n'aurait pu mal augurer. Puis, après avoir profité du courant antarctique qui se dirige vers l'est avant de s'infléchir aux approches des îles Kerguelen, il continua sa navigation dans des conditions favorables.

Ce fut le 30 janvier, un peu après le lever du soleil, que l'une des vigies, Pierre Kardek, cria des barres de misaine :

« Terre sous le vent. »

Le point du capitaine Bourcart le plaçait sur le soixante-seizième degré de longitude à l'est du méridien de Paris et sur le trente-septième degré de latitude sud, c'est-à-dire dans le voisinage des îles Amsterdam et Saint-Paul.

À deux milles de cette dernière, le *Saint-Enoch* mit en panne. Les pirogues du second Heurtaux et du lieutenant Allotte furent envoyées près de terre avec lignes et filets, car la pêche est généralement fructueuse sur les côtes de cette île.

En effet, dans l'après-midi, elles revinrent avec un chargement de poissons de bonne qualité et de langoustes non moins excellentes, qui fournirent le menu de plusieurs jours.

À partir de Saint-Paul, après avoir obliqué vers le quarantième parallèle, enlevé par une brise qui lui assurait de soixante-dix à quatre-vingts lieues par vingt-quatre heures, le *Saint-Enoch*, dans la matinée du 15 février, eut connaissance des Snares, à la pointe sud de la Nouvelle-Zélande.

3

Sur la côte est de la Nouvelle-Zélande

Depuis environ une trentaine d'années, les baleiniers exploitent ces parages de la Nouvelle-Zélande où la pêche est particulièrement fructueuse. À cette époque, c'était peut-être la partie du Pacifique dans laquelle les baleines franches se montraient en plus grand nombre. Seulement elles y sont dispersées, et il est rare de les rencontrer à courte distance du navire. Toutefois, le rendement de cette espèce de cétacés est si avantageux que les capitaines ne veulent point regarder aux fatigues ni aux dangers que comporte cette difficile capture.

C'est ce que M. Bourcart expliquait au docteur Filhiol, lorsque le *Saint-Enoch* arriva en vue de Tawai-Pounamou, la grande île méridionale du

groupe néo-zélandais.

« Certes, ajouta-t-il, un bâtiment comme le nôtre, si la chance le favorisait, pourrait faire ici son plein en quelques semaines... Mais il faudrait que le temps fût constamment beau, et, sur ces côtes, on est à la merci de coups de vent quotidiens, qui sont d'une violence extrême.

– N'y a-t-il pas de ports dans lesquels il est facile de se réfugier ?... demanda M. Filhiol.

– Sans doute, mon cher docteur, et rien que sur le littoral de l'est se trouvent Dunedin, Oamaru, Akaroa, Christchurch, Blenheim, pour ne citer que les principaux. Il est vrai, ce n'est pas au milieu des ports que les souffleurs viennent prendre leurs ébats et on doit les aller chercher à quelques milles au large...

– N'importe, capitaine, ne comptez-vous pas relâcher dans l'un d'eux avant de mettre votre équipage à la besogne ?...

– C'est mon intention... trois ou quatre jours, afin de renouveler une partie de nos provisions, surtout en viande fraîche, ce qui variera notre

ordinaire de salaison.

– Et sur quel point de la côte le *Saint-Enoch* ira-t-il jeter l’ancre ?...

– Au havre d’Akaroa.

– Où il arrivera ?...

– Demain dans la matinée...

– Vous y avez déjà fait relâche ?...

– Plusieurs fois... J’en connais les passes, et, en cas de gros temps, je suis assuré d’y trouver un excellent abri. »

Cependant, si bon pratique que fût M. Bourcart des parages d’Akaroa, il ne put que très difficilement atteindre le port. Lorsqu’il fut en vue de terre, le *Saint-Enoch*, ayant vent debout, dut louvoyer par forte brise. Puis, au moment où il n’avait plus à tirer que deux bordées pour donner dans le chenal, son amure de grand foc cassa pendant le virement, et il fallut revenir au large.

D’ailleurs, le vent fraîchissait, la mer devenait extrêmement dure et, l’après-midi, il fut impossible de gagner Akaroa. Ne voulant pas être

de nuit trop près de terre, le capitaine Bourcart fit vent arrière jusqu'à six heures du soir, puis revint au plus près et boulina sous petite voile en attendant le jour.

Le lendemain, 17 février, le *Saint-Enoch* put enfin suivre cette espèce de canal sinueux, encaissé entre des collines assez élevées qui conduit à Akaroa. Sur le rivage apparaissaient quelques fermes et, au flanc des collines, bœufs et vaches paissaient en pleins pâturages.

Après avoir navigué sur une longueur de huit milles et demi toujours en louvoyant, le *Saint-Enoch* laissa tomber son ancre un peu avant midi.

Akaroa appartient à la presqu'île de Banks, qui se détache de la côte de Tawai-Pounamou au-dessous du quarante-quatrième parallèle. Elle forme une annexe de la province de Canterbury, l'une des deux grandes divisions de l'île. La ville n'était encore qu'un modeste village, bâti à droite du détroit, en face de montagnes échelonnées sur l'autre rive à perte de vue. De ce côté habitaient les naturels, les Maoris, au milieu de magnifiques bois de sapins, qui fournissent d'excellentes

mâtures à la construction maritime.

Le village comprenait alors trois petites colonies d'Anglais, d'Allemands, de Français, qui y furent amenés en 1840 par le navire *Robert-de-Paris*. Le Gouvernement concéda à ces colons une certaine quantité de terres, dont il leur abandonnait le profit qu'ils en sauraient tirer. Aussi des champs de blé, des jardins autour de nombreuses maisons en planches, occupent-ils le sol riverain, qui produit diverses espèces de légumes et de fruits, – principalement les pêches, non moins abondantes que savoureuses.

À l'endroit où mouilla le *Saint-Enoch* se dessinait une sorte de lagon, du milieu duquel émergeait un îlot désert. Quelques navires s'y trouvaient en relâche, entre autres un américain, le *Zireh-Swif*, qui avait déjà capturé quelques baleines. M. Bourcart vint à bord de ce navire acheter une caisse de tabac, sa provision commençant à diminuer. En somme, tout le temps de la relâche fut employé à renouveler les réserves d'eau et de bois, puis à nettoyer la coque du navire. L'eau douce, on la puisait près de la

colonie anglaise à même un petit courant limpide. Le bois, on allait le couper sur la rive du détroit fréquentée par les Maoris. Cependant ces indigènes finirent par s'y opposer, prétendant obtenir une indemnité. Il parut donc préférable de se fournir sur l'autre rive, où le bois ne coûtait que la peine de l'abattre et de le débiter. Quant à la viande fraîche, le cuisinier s'en procurait aisément, et plusieurs bœufs, dépecés ou vivants, devaient être embarqués au moment du départ.

Le surlendemain de l'arrivée du *Saint-Enoch*, un baleinier français, le *Caulaincourt*, entra dans le port d'Akaroa, son pavillon à la corne. Une politesse vaut une politesse. Quand le capitaine Bourcart voulut hisser le sien, on s'aperçut qu'il était tout noir de la poussière de charbon de bois dont les coffres avaient été recouverts afin de détruire les rats qui s'étaient abominablement multipliés depuis le départ du Havre et empestaient le navire.

Il est vrai, Marcel Ferut assurait qu'il fallait bien se garder de détruire ces intelligentes bêtes.

« Et pourquoi ?... lui demanda un jour l'un des

novices.

– Parce que, si le *Saint-Enoch* courait danger de se perdre, ils nous préviendraient...

– Ces rats...

– Oui... ces rats... en se sauvant...

– Et comment ?

– À la nage, parbleu, à la nage... » répliqua ce farceur de charpentier.

Dans l'après-midi, M. Bourcart, toujours le plus poli des hommes, envoya M. Heurtaux à bord du *Caulaincourt*, pour s'excuser de n'avoir pu rendre son salut avec un pavillon qui de tricolore était devenu unicolore ; et quelle couleur, le pavillon noir !

La relâche du *Saint-Enoch* dura quatre jours. En dehors des heures de travail, le capitaine Bourcart avait jugé bon de laisser descendre à terre, bien qu'il y eût risque de désertion. Cela tient à ce qu'en ce pays il se fait un métier fort lucratif, celui de scieur de long.

Les forêts y sont inépuisables, ce qui excite les matelots à quitter le bord. Cette fois, pourtant,

l'équipage était au complet à l'heure réglementaire, et pas un ne manquait à l'appel le jour du départ.

Si les hommes n'avaient guère d'argent de poche, ils s'étaient du moins régalés gratuitement de ces pêches que les colons français leur permettaient de cueillir et d'un agréable petit vin fabriqué avec ces fruits.

Le 22 février, M. Bourcart fit prendre les dispositions pour l'appareillage. Il n'avait pas l'intention de revenir à ce mouillage d'Akaroa, à moins d'y être obligé par le mauvais temps et en cas que son navire ne pût tenir la mer.

Du reste, ce matin-là, s'entretenant avec le second, les deux lieutenants, le docteur Filhiol et le maître d'équipage :

« Notre campagne, si les circonstances ne s'y opposent pas, dit-il, comprendra deux parties. En premier lieu, nous pêcherons sur les parages de la Nouvelle-Zélande pendant cinq ou six semaines. En second lieu, le *Saint-Enoch* fera voile pour les côtes de la Basse-Californie, où, à cette époque, il sera facile, je l'espère, de compléter la cargaison.

– Eh ! fit observer M. Heurtaux, ne peut-il arriver que nous fassions plein chargement d’huile dans les mers de la Nouvelle-Zélande ?...

– Je ne le crois pas, répondit M. Bourcart. J’ai causé avec le capitaine du navire américain... Selon lui, les baleines cherchent déjà à regagner des parages plus nord...

– Et là où elles iront, là nous saurons les amarrer !... déclara le lieutenant Coquebert. Je me charge de leur filer de la ligne tant qu’elles en voudront...

– Et vous pouvez compter, capitaine, ajouta Romain Allotte, que je ne resterai pas en arrière de mon camarade...

– Je compte surtout, mes amis, reprit M. Bourcart, que l’ambition de vous surpasser l’un l’autre ne vous fera pas commettre d’imprudences ! Donc, c’est convenu, après les parages de la Nouvelle-Zélande, les parages de la Basse-Californie, où j’ai plus d’une fois déjà fait bonne pêche... Ensuite... on verra d’après les circonstances. Qu’en penses-tu, Ollive ?...

– Je pense, capitaine, répondit celui-ci, que le *Saint-Enoch* se rendra où il vous plaira de le conduire, fût-ce jusqu'à la mer de Behring. Quant aux baleines, je vous en souhaite par douzaines. Mais cela regarde les chefs de pirogues et les harponneurs, et non le maître d'équipage.

– Entendu, mon vieux compagnon, répliqua en souriant M. Bourcart, et, puisque c'est ton idée, reste dans ta partie comme Jean-Marie Cabidoulin reste dans la sienne !... Les choses n'en iront pas plus mal...

– C'est mon avis, déclara Ollive.

– À propos, le tonnelier et toi, vous êtes toujours en dispute ?...

– Toujours, capitaine. Avec sa manie de prédire des malheurs, Cabidoulin finirait par vous mettre la mort dans l'âme !... Je le connais de longtemps et je devrais y être habitué !... C'est d'autant plus bête de sa part qu'il s'est toujours tiré d'affaire au cours de ses navigations !... Vrai ! il eût mieux fait de demeurer au mouillage dans sa boutique, au milieu de ses tonnes...

– Laisse-le remuer la langue, Ollive, répondit le capitaine Bourcart. Des mots que tout cela ! Jean-Marie Cabidoulin n'en est pas moins un brave homme ! »

Dans l'après-midi, le *Saint-Enoch* louvoyait sous bonne brise à quatre milles d'Akaroa, lorsqu'une première baleine fut signalée par le harponneur Louis Thiébault.

Il était deux heures, et ce cétacé de forte taille soufflait à petite distance.

M. Bourcart fit aussitôt mettre en panne. Puis, deux des quatre pirogues furent amenées, celle du premier lieutenant Coquebert et celle du second lieutenant Allotte. Ces officiers y descendirent et se placèrent à l'arrière. Les harponneurs Durut et Ducrest se tinrent à l'avant sur le tillac. Un des matelots prit la godille, et quatre hommes étaient aux avirons.

Avec la passion qui les animait, les deux lieutenants arrivèrent presque en même temps à portée de piquer la baleine, c'est-à-dire de lui lancer le harpon.

À ce harpon est attachée une ligne mesurant environ trois cents brasses qui est soigneusement lovée dans une baille placée à peu près au milieu de l'embarcation, de façon que rien ne gêne son filage.

Les deux harponneurs envoyèrent leurs harpons. Atteinte au flanc gauche, la baleine s'enfuit avec une extrême rapidité. À cet instant et malgré toutes précautions, la ligne du lieutenant Coquebert s'embrouilla et on fut obligé de la couper. Romain Allotte resta seul sur l'animal, dont son camarade, non sans regret, dut abandonner la poursuite.

Cependant la pirogue, irrésistiblement entraînée, volait à la surface, tandis que la godille la maintenait contre les embardées. Lorsque la baleine sonda, autrement dit plongea pour la première fois, on lui fila de la ligne en attendant qu'elle reparût à la surface.

« Attention !... attention ! cria le lieutenant Allotte. Dès qu'elle reviendra, une lance à vous, Ducrest, et à moi l'autre...

– On est paré, lieutenant », répondit le

harponneur accroupi sur le tillac.

À bord des pirogues, il est d'usage de toujours avoir à tribord, en même temps que deux harpons de rechange, trois lances affilées comme des rasoirs. À bâbord sont disposés la gaffe et le louchet qui sert à couper les artères lorsqu'elle court avec une telle rapidité qu'il serait impossible de garder sa remorque sans compromettre la sécurité de l'embarcation. Alors, disent les gens du métier, on « la travaille à la lance ».

Au moment où la baleine remontait à petite distance, la pirogue se hala dessus. Des coups de lance lui furent portés par le lieutenant et le harponneur. Comme ces coups n'atteignirent pas les organes essentiels, la baleine, au lieu de souffler le sang, souffla blanc comme à l'ordinaire, en filant vers le nord-est. Il y avait donc certitude qu'elle n'était pas mortellement blessée.

À bord du *Saint-Enoch*, le capitaine et l'équipage suivaient avec le plus vif intérêt les péripéties de cette chasse, qui pouvait se

prolonger. Il n'était pas impossible, en effet, que l'animal continuât à se dérober pendant plusieurs heures. Aussi M. Bourcart remit-il son navire au plus près, afin de rejoindre la pirogue, dont deux bons milles le séparaient alors.

Cette embarcation courait avec une prodigieuse vitesse. Tel que l'on connaissait le second lieutenant, on savait qu'il ne se résignerait point à abandonner sa proie, malgré les conseils de prudence qui lui avaient été donnés.

Quant à Yves Coquebert, après avoir débrouillé sa ligne, il se préparait à rejoindre son camarade.

Une demi-heure encore, il fut aisé de constater que la baleine commençait à s'épuiser. Ses plongeurs ne duraient que quelques minutes, preuve que la respiration lui manquait.

Romain Allotte, profitant de ce que sa marche se ralentissait, fit haler sur la ligne, et, lorsqu'il fut rallié par la pirogue du lieutenant Coquebert, le harponneur Ducrest parvint à trancher un des ailerons de la baleine avec son louchet, et d'autres coups lui furent portés au flanc. Après

une dernière immersion, elle reparut, battant l'eau avec une violence telle qu'une des pirogues faillit chavirer. Enfin sa tête se dressa au-dessus de l'eau, et elle souffla rouge, ce qui indiquait sa fin prochaine.

Néanmoins, il fallait se défier des dernières convulsions d'un si puissant animal. C'est à cet instant que les pirogues sont le plus exposées, et un coup de sa queue suffit à les mettre en pièces. Cette fois, les deux lieutenants furent assez adroits pour l'éviter, et, après s'être retourné sur le flanc, il flotta immobile à la surface de la mer.

Les deux embarcations se trouvaient alors de plus d'un mille et demi au large du *Saint-Enoch*, qui manœuvra de manière à leur épargner de la route. La houle s'accroissait sous une brise de nord-ouest. D'ailleurs, la baleine capturée, – une baleine franche, – était d'un tel volume que les hommes auraient eu grand'peine à la déhaler.

Il arrive parfois que les pirogues ont été entraînées à plusieurs lieues du bâtiment. Dans ce cas, si le courant est contraire, elles sont obligées de mouiller sur la baleine en y portant une petite

ancre, et l'on ne la remorque qu'à l'heure où le courant prend une direction inverse.

En cette occasion, il ne fut pas nécessaire d'attendre. Vers quatre heures, le *Saint-Enoch* avait pu se rapprocher à quelques encâblures. Les deux pirogues le rejoignirent, et, avant cinq heures, la baleine fut amarrée au long du bord.

Le lieutenant Allotte et ses hommes reçurent les félicitations de tout l'équipage. L'animal était vraiment de belle grosseur. Il mesurait près de vingt-deux mètres sur une douzaine de circonférence en arrière des nageoires pectorales, ce qui lui assignait un poids d'au moins soixante-dix mille kilogrammes.

« Mes compliments, Allotte, mes compliments !... répétait M. Bourcart. Voilà un heureux coup de début, et il ne faudrait pas beaucoup de baleines de cette taille pour emplir notre cale.

– Qu'est-ce que vous en pensez, maître Cabidoulin ?...

– M'est avis, répondit le tonnelier, que cette

bête-là nous vaudra au moins cent barils d'huile, et, si je me trompe d'une dizaine, c'est que je n'ai plus l'œil juste ! »

Et, sans doute, Jean-Marie Cabidoulin s'y entendait assez pour ne point commettre une erreur d'appréciation.

« Aujourd'hui, dit alors le capitaine Bourcart, il est trop tard. La mer tombe, le vent aussi, et nous resterons sous petite voile. Amarrez solidement la baleine... Demain on s'occupera du dépeçage. »

La nuit fut calme, et le *Saint-Enoch* n'eut pas à louvoyer. Dès que le soleil parut à l'horizon, l'équipage se distribua le travail, et, en premier lieu, les hommes passèrent les garants d'appareils, afin de virer la baleine au guindeau.

Une chaîne fut alors engagée sous la nageoire du dehors, puis baguée dessus de manière à ne point déraiper. Dès que les harponneurs eurent décollé l'autre nageoire, les matelots se mirent aux barres du guindeau afin de halier l'animal. Dans ces conditions, il ne demandait qu'à tourner sur lui-même, et l'opération s'accomplirait sans

difficulté.

Cela fait, la tête s'amena en quatre morceaux : les lippes, qui furent coupées et accrochées à un énorme croc ; la gorge et la langue, qui tombèrent ensemble sur le pont par-dessus les bastingages ; puis l'extrémité du mufle, à laquelle sont fixés les fanons, dont le nombre n'est jamais inférieur à cinq cents.

Cette besogne exigea le plus de temps, car, pour avoir ce dernier fragment de la tête, il est nécessaire de scier l'os, assez gros et très dur, qui l'attache au corps.

Au surplus, maître Cabidoulin surveillait tout ce travail, et l'équipage n'y était point novice.

Dès que les quatre morceaux de la tête eurent été déposés sur le pont, on s'occupa de virer le gras de la baleine, après l'avoir découpé en tranches larges d'une brasse et d'une longueur variant entre huit et neuf pieds.

Lorsque la plus grande partie fut à bord, les matelots purent couper la queue et se débarrasser de ce qui restait de la carcasse du côté du large.

On eut ensuite successivement les divers moignons dont il fut aisé de décoller le gras, lorsqu'ils gisèrent sur le pont, et plus aisément que si le corps eût été amarré au flanc du navire.

L'entière matinée, pendant laquelle on ne perdit pas un instant, fut consacrée à cette pénible besogne, et M. Bourcart ne la fit reprendre que vers une heure, après le repas de midi.

Les matelots attaquèrent alors la monstrueuse tête. Lorsque les harponneurs en eurent chaviré les quatre portions, ils détachèrent à la hache les fanons, qui sont plus ou moins longs suivants leur grosseur. De ces lames fibreuses et cornées, les premières, courtes et étroites, s'élargissent en se rapprochant du milieu de la mâchoire, et diminuent ensuite jusqu'au fond de la bouche.

Rangées avec une parfaite régularité, emboîtées les unes dans les autres, elles forment une espèce de treillis ou de nasse qui retient les animalcules, les myriades de petits articulés dont se nourrissent les souffleurs.

Lorsque les fanons eurent été enlevés, Jean-Marie Cabidoulin les fit transporter au pied de la

dunette. Il n'y aurait plus qu'à les gratter pour en décoller le blanc qui, provenant des gencives, est de qualité supérieure. Quant au gras contenu dans le cerveau, il fut détaché et mis en réserve. Enfin, la tête entièrement vidée de toutes les parties utilisables, les tronçons furent rejetés à la mer.

Le reste de la journée et la journée suivante, l'équipage procéda à la fonte du gras. Comme les vigies n'avaient signalé aucune autre baleine, il n'y eut pas occasion d'amener les pirogues et tout le monde s'employa au travail.

Maître Cabidoulin fit ranger un certain nombre de bailles sur le pont entre le grand mât et le gaillard d'avant. Après avoir été introduit par morceaux dans les bailles, le gras, soumis à la pression d'une mécanique, forma des fragments assez minces pour entrer dans les pots de la cabousse, où ils allaient fondre sous l'action de la chaleur.

Cela fait, ce qui restait, le résidu, l'*escrabe* comme on l'appelle, servirait à entretenir le feu pendant le temps que fonctionnerait la cabousse, c'est-à-dire jusqu'au moment où tout le gras

serait converti en huile. L'opération terminée, il n'y aurait plus qu'à envoyer cette huile aux barils de la cale.

Cette manutention ne présente aucune difficulté. Elle consiste à laisser couler le liquide dans une baille placée à l'intérieur, à travers un petit panneau, au moyen d'une manche en toile pourvue d'un robinet à son extrémité.

L'ouvrage est alors achevé, et on le recommencera dans les mêmes conditions, lorsque les pirogues auront amarré d'autres baleines.

Le soir venu, après que l'huile eut été emmagasinée, M. Bourcart demanda à maître Cabidoulin s'il ne s'était pas trompé sur le rendement de l'animal.

« Non, capitaine, déclara le tonnelier. La bête nous a valu cent quinze barils...

– Tout autant... s'écria le docteur Filhiol. Eh bien, il faut l'avoir vu pour le croire !...

– J'en conviens, répondit M. Heurtaux, et, si je ne me trompe, cette baleine-là est une des plus

grosses que nous ayons jamais harponnées...

– Un coup heureux du lieutenant Allotte ! ajouta le capitaine Bourcart. S’il le recommence une dizaine de fois, nous serons bien près d’avoir complet chargement ! »

On le voit, les bons pronostics de M. Bourcart semblaient devoir l’emporter sur les mauvais pronostics de Jean-Marie Cabidoulin.

Ces parages de la Nouvelle-Zélande sont à juste raison très recherchés. Avant l’arrivée du *Saint-Enoch*, plusieurs navires anglais et américains avaient déjà fait une excellente campagne. Les baleines franches se laissent plus facilement capturer que les autres. Comme elles ont l’ouïe moins fine, il est possible de les approcher sans éveiller leur attention. Par malheur, les tourmentes sont si fréquentes, si terribles en ces mers que, chaque nuit, il y a lieu de tenir le large sous petite voilure afin d’éviter de se mettre à la côte.

Pendant les quatre semaines que M. Bourcart passa dans le voisinage de la Nouvelle-Zélande, l’équipage amarra onze baleines. Deux furent

prises par le second Heurtaux, trois par le lieutenant Coquebert, quatre par le lieutenant Allotte, deux par le capitaine. Mais elles n'égalaien point la première en volume, et le rendement en fut moins avantageux. D'ailleurs, les souffleurs commençaien à regagner de hautes latitudes. Aussi le *Saint-Enoch*, n'ayant en totalité que neuf cents barils d'huile, devait-il chercher d'autres parages de pêche.

Le capitaine Bourcart eut alors la pensée de se rendre à la baie des Îles, colonie anglaise établie sur le littoral est d'Ika-Na-Maoui, l'île septentrionale du groupe. Peut-être pourrait-il doubler son chargement avant de rallier les côtes occidentales de l'Amérique ?...

Dans cette baie, le *Saint-Enoch* s'approvisionnerait de pommes de terre, et plus facilement qu'aux environs d'Akaroa, où ces légumes ne font pas l'objet d'une très abondante culture.

Le navire appareilla dans la soirée du 29 mars, et, le surlendemain, on eut connaissance de la baie des Îles.

L'ancre fut envoyée par un fond de dix brasses à courte distance de terre.

Dans le port étaient en relâche plusieurs baleiniers qui se préparaient à quitter la Nouvelle-Zélande.

Dès que les voiles eurent été serrées, le capitaine Bourcart s'informa de l'endroit où il pourrait se fournir de pommes de terre. On lui indiqua une ferme éloignée d'une douzaine de milles vers l'intérieur. Les deux lieutenants partirent aussitôt sous la direction d'un Anglais choisi pour guide.

Les pirogues remontèrent une rivière sinueuse entre de hautes collines.

Le long des rives s'élevaient des habitations mahories, bâties en bois, entourées de jardins riches en légumes que les indigènes échangent volontiers contre des vêtements de fabrication européenne.

À l'extrémité de la rivière était établie cette ferme où les pommes de terre abondaient, et dont on emplit plusieurs sacs en natte. Revenues le

soir même à bord, les embarcations rapportaient en outre une provision d'huîtres d'excellente qualité, ramassées sur les roches des berges. Un régal pour le carré comme pour le poste de l'équipage.

Le lendemain, le maître d'hôtel du *Saint-Enoch* put se procurer quantité d'oignons provenant des jardins mahoris. Suivant la coutume, ces oignons furent payés de la même monnaie que les pommes de terre, en pantalons, en chemises, en étoffes, dont le navire possédait une pacotille.

Au surplus, les indigènes se montraient fort obligeants, au moins sur les territoires de la baie des Îles. À cette époque, il est vrai, les agressions n'étaient que trop fréquentes en d'autres points de l'archipel. Les colons devaient lutter contre les Néo-Zélandais, et, ce jour même, un aviso anglais venait de quitter le port pour aller réprimer quelques tribus hostiles.

Quant aux officiers et aux matelots du *Saint-Enoch*, ils n'eurent point à se plaindre durant cette relâche. Reçus partout hospitalièrement, ils

entraient dans les cases, on leur offrait des rafraîchissements, non point de la limonade ou de la bière – les indigènes n’en font pas usage, – mais d’excellentes pastèques, dont les jardins regorgeaient, et aussi des figues non moins bonnes qui pendaient à les rompre aux branches des arbres.

M. Bourcart ne séjourna que trois jours dans la baie des Îles. Sachant que les baleines délaissaient ces parages, il prit ses dispositions en vue d’une assez longue traversée qui ne compterait pas moins de quatre mille milles.

En effet, c’était à la baie Sainte-Marguerite, sur la côte de la Basse-Californie, que le *Saint-Enoch* irait achever cette campagne, si heureuse à son début.

Et, lorsqu’on le répétait au tonnelier :

« Le commencement est le commencement..., murmurait entre ses dents Jean-Marie Cabidoulin. Attendons la fin...

– Attendons la fin. » répondait maître Ollive, en haussant les épaules.

4

À travers le Pacifique

Le 3 avril, à la première heure, le *Saint-Enoch* abandonna le mouillage de la baie des Îles. Il ne manquait plus à son approvisionnement que des noix de coco, de la volaille et des porcs. N'ayant pu s'en procurer aux deux dernières relâches à la Nouvelle-Zélande, le capitaine Bourcart se proposait de toucher à l'une des îles de l'archipel des Navigateurs, où ces objets de consommation ne font pas défaut.

Le vent soufflait en bonne direction, et les neuf cents milles qui séparent Ika-Na-Maoui du tropique du Capricorne furent franchis en une huitaine de jours, grand large, amures à bâbord.

Ce jour-là, 12 avril, en réponse à une question que lui posait le docteur Filhiol, M. Bourcart dit :

« Oui, c'est peut-être à cette place, par le vingt-troisième parallèle et le cent soixante-quinzième méridien, que l'océan Pacifique accuse ses plus grandes profondeurs. Au cours de sondages qui ont été exécutés à bord du *Penguin*, on a dévidé quatre mille neuf cents brasses de ligne sans atteindre le fond...

– Je croyais, fit observer M. Filhiol, que les fonds les plus considérables se rencontraient dans les mers du Japon...

– Erreur ! déclara le capitaine Bourcart. Ils l'emportent ici de deux cent quarante-cinq brasses, ce qui donne, au total, neuf mille mètres...

– Eh ! répondit le docteur Filhiol, c'est l'altitude des montagnes de l'Himalaya : huit mille six cents mètres, le Dhwalagiri du Nepal ; neuf mille, le Chamalari du Boutan...

– Voilà, mon cher docteur, une comparaison de chiffres qui ne laisse pas d'être instructive...

– Elle démontre, capitaine, que les plus hauts reliefs de la terre n'égalent point ses abîmes sous-

marins. À l'époque de formation, lorsque notre globe tendait à prendre sa figure définitive, les dépressions ont acquis plus d'importance que les soulèvements, et peut-être ne seront-elles jamais déterminées avec quelque exactitude. »

À trois jours de là, 15 avril, ayant eu connaissance des Samoa, archipel des Navigateurs, le *Saint-Enoch* vint jeter l'ancre à quelques encâblures de l'île Savai, qui est une des plus considérables de ce groupe.

Une douzaine d'indigènes, accompagnant leur roi, se rendirent à bord avec un Anglais qui servait d'interprète. Ces naturels, très incivilisés, étaient à peu près nus. Sa Majesté elle-même ne se montrait guère autrement vêtue que ses sujets. Mais une chemise d'indienne, dont le capitaine Bourcart lui fit présent, et dans les manches de laquelle le souverain s'obstina tout d'abord à passer ses jambes, ne tarda pas à voiler la nudité royale.

Les pirogues, envoyées à terre sur le conseil de l'Anglais, rapportèrent un chargement de noix fraîches.

Le soir, à la tombée du crépuscule, le *Saint-Enoch* vira de bord, par crainte de rester trop près de la terre, et il louvoya toute la nuit.

Dès l'aube naissante, le capitaine Bourcart reprit son mouillage de la veille. Les indigènes fournirent au maître d'hôtel une vingtaine de tortues de belle espèce, autant de cochons de petite taille, de la volaille en quantité. Ces provisions furent payées en objets de pacotille dont les Samoans font le plus grand cas, – principalement de mauvais couteaux à cinq sols pièce.

Trois jours après le départ, les vigies signalèrent une troupe de cachalots, qui s'ébattait à quatre ou cinq milles par bâbord devant. La brise soufflait faiblement, et le *Saint-Enoch* gagnait à peine vers le large. Il était déjà tard, près de cinq heures. Cependant le capitaine Bourcart ne voulut pas perdre cette occasion de donner la chasse à un ou plusieurs de ces animaux.

Deux pirogues furent amenées sur-le-champ, celle du second Heurtaux et celle du lieutenant

Coquebert. Ces officiers, leurs harponneurs, leurs matelots, y prirent place. À force d'avirons, la mer n'étant gonflée que d'une longue houle, elles se dirigèrent vers le troupeau.

Du haut de la dunette, le capitaine Bourcart et le docteur Filhiol allaient suivre non sans intérêt les péripéties de cette pêche.

« Elle est plus difficile que la pêche de la baleine, fit observer M. Bourcart, et aussi moins fructueuse. Dès que l'un de ces cachalots a été harponné, on est souvent contraint de larguer la ligne, car il plonge à de grandes profondeurs avec une extrême rapidité. En revanche, si la pirogue a pu se tenir sur la ligne pendant la durée du premier plongeon, on a la presque certitude de capturer l'animal. Une fois remonté à la surface, le louchet et la lance l'ont bientôt achevé. »

C'est ce qui se produisit en cette circonstance. Les deux pirogues ne purent amarrer qu'un seul cachalot de moyenne taille, et il en est dont la longueur dépasse celle de la baleine franche. La nuit commençait à venir, et, comme des nuages se levaient à l'est, il eût été imprudent de

s'attarder. Aussi, pendant la soirée, l'équipage s'occupait-il de virer l'animal.

Le surlendemain, il n'y eut pas lieu de se remettre en pêche. Les cachalots avaient disparu, et le *Saint-Enoch*, servi par une fraîche brise, reprit sa route au nord-est.

Ce jour-là apparut un navire qui suivait la même direction à trois ou quatre milles sous le vent. C'était un trois-mâts-barque, dont il eût été impossible de reconnaître la nationalité à cette distance. Néanmoins la forme de sa coque, quelques détails de la voilure permirent de croire qu'il devait être anglais.

Vers le milieu de la journée se produisit une de ces rapides sautes de vent de l'ouest à l'est, qui sont très dangereuses par leur violence, sinon leur durée, et risquent de mettre un navire en perdition, s'il n'est pas préparé à les recevoir.

En un instant, la mer fut démontée, des paquets de houle tombèrent à bord. Le capitaine Bourcart dut prendre la cape afin de tenir tête à la rafale sous le grand hunier, la misaine, le perroquet de fougue et le petit foc.

Au cours de la manœuvre, le matelot Gastinet, s'étant paumoyé jusqu'au bout-dehors du grand foc pour dégager une des écoutes manqua des deux mains.

« Un homme à la mer ! » cria un de ses camarades qui, du gaillard d'avant, venait de le voir s'enfoncer sous les eaux.

Tout le monde fut sur le pont, et M. Bourcart gagna précipitamment la dunette afin de diriger le sauvetage.

Si Gastinet n'eût pas été bon nageur, il aurait été perdu. La mer brisait avec trop de violence pour que l'on pût déhaler une embarcation. Il ne restait donc, comme moyen de secours, que de jeter des bouées, ce qui fut rapidement fait.

Par malheur, Gastinet était tombé au vent, et, comme le navire dérivait, les bouées ne pouvaient arriver jusqu'à sa portée. Aussi cherchait-il à les atteindre en nageant d'un bras vigoureux.

« À larguer la misaine et le perroquet de fougue ! » commanda le capitaine Bourcart.

Et, en virant, le *Saint-Enoch* se rapprocherait

de l'homme qui se débattait au milieu des lames. D'ailleurs Gastinet ne tarda pas à saisir une des bouées, et, à la condition de s'y maintenir, il était sûr d'être recueilli lorsque le bâtiment aurait viré de bord.

Mais voici que la situation se compliqua effroyablement.

« Un requin... un requin ! » venaient de crier quelques matelots postés sur la dunette.

Un de ces formidables squales apparaissait et disparaissait sous le vent du navire, après avoir passé à l'arrière.

On connaît la voracité extraordinaire, la force prodigieuse de ces monstres, – rien que mâchoires et estomac, a-t-on justement pu dire. Et si le malheureux était happé par ce requin... s'il n'avait pu être hissé à bord auparavant...

Or, bien que le squal ne fût plus qu'à une centaine de pieds de lui, Gastinet ne l'avait pas aperçu. Il n'avait pas même entendu le cri jeté du haut de la dunette, et il ne se doutait pas du danger qui le menaçait.

À ce moment, plusieurs coups de feu éclatèrent. Le second Heurtaux et Romain Allotte, ayant décroché leurs carabines au râtelier du carré, venaient de tirer sur l'animal.

Celui-ci avait-il été atteint ?... On ne savait. Toutefois il plongea, et sa tête n'émergea plus du creux des lames.

Cependant, la barre dessous, le navire commençait à lofer. Mais, par une mer aussi forte, parviendrait-il à faire son abattée ?... S'il manquait à virer, – ce qui était à craindre dans ces mauvaises conditions, – la manœuvre aurait été inutile...

Il y eut un instant de terrible anxiété. Le *Saint-Enoch*, tandis que ses voiles ralinguaient et détonaient avec violence, eut quelques secondes d'hésitation. Enfin ses focs prirent, et il dépassa la ligne du vent en donnant une bande telle que ses dallots engagèrent.

Alors, les écoutes solidement raidies, il se maintint au plus près et gagna vers la bouée, à laquelle se cramponnait le matelot. On put lui envoyer un bout de grelin qu'il saisit

vigoureusement et il fut halé à la hauteur des bastingages, au moment où le squal, se retournant, les mâchoires ouvertes, allait lui couper la jambe.

Lorsque Gastinet eut été déposé sur le pont, il perdit connaissance. D'ailleurs, le docteur Filhiol n'eut pas grand'peine à le ranimer.

Entre temps, le harponneur Ducrest avait lancé au monstre un croc garni d'un morceau de carcasse de bœuf.

Mais peut-être le requin avait-il pris la fuite, car on ne le voyait plus...

Soudain une violente secousse se produisit, qui aurait entraîné la ligne, si elle n'eût été solidement tournée à l'un des taquets du bastingage. Le croc s'était enfoncé dans la gueule du requin et ne larguerait pas. Six hommes se mirent sur la ligne et le sortirent de l'eau. Puis, sa queue saisie par un nœud coulant, on le hissa au moyen d'un palan, et il retomba sur le pont, où quelques coups de hache l'eurent bientôt éventré.

D'habitude, les matelots veulent savoir ce que

contient l'estomac de ces monstres, dont le nom, à ce que l'on prétend, très significatif, n'est que le mot latin *requiem*.

Voici ce qui fut retiré du ventre de ce squal, où il y aurait encore eu de la place pour le pauvre Gastinet : quantité d'objets tombés à la mer, une bouteille vide, trois boîtes de conserves, vides également, plusieurs brasses de bitord, un morceau de faubert, des débris d'os, un surouët de toile cirée, une vieille botte de pêcheur, et un montant de cage à poules.

On le comprend, cet inventaire intéressa particulièrement le docteur Filhiol.

« C'est la boîte aux ordures de la mer !... » s'écria-t-il.

De fait, on n'aurait pu imaginer une expression plus juste. Et il ajouta :

« Il n'y a plus maintenant qu'à le jeter par-dessus le bord... »

– Non point, mon cher Filhiol, déclara M. Bourcart.

– Et que voulez-vous faire de ce requin,

capitaine ?

– Le dépecer pour en conserver tout ce qui a de la valeur ! Et, rien qu'en ce qui vous concerne, docteur, on tire de ces squales une huile qui ne se fige jamais et qui a toutes les qualités médicinales de l'huile de foie de morue. Quant à la peau, après avoir été séchée et polie, elle sert aux bijoutiers pour fabriquer des objets de fantaisie, aux relieurs pour faire du chagrin, aux menuisiers pour faire des râpes à bois...

– Eh ! capitaine, demanda le docteur Filhiol, allez-vous me dire aussi que la chair de requin se mange ?...

– Sans doute, et ses ailerons sont tellement recherchés sur les marchés du Céleste-Empire qu'ils coûtent jusqu'à sept cents francs la tonne... Si nous ne sommes pas assez Chinois pour nous en régaler, nous faisons de cette chair une colle de poisson qui est supérieure, pour la clarification des vins, des bières et des liqueurs, à celle que donne l'esturgeon. Au surplus, à qui ne répugne pas sa saveur huileuse, un filet de requin ne laisse pas d'être fort agréable... Vous voyez donc que

celui-ci vaut son pesant d'or ! »

C'est à la date du 25 avril que M. Bourcart eut à noter sur le livre de bord le passage de la Ligne.

À neuf heures du matin, ce jour-là, par un temps clair, il avait obtenu au sextant une première opération, afin d'avoir la longitude, c'est-à-dire l'heure du lieu, – et il la compléterait lorsque le soleil passerait au méridien et en tenant compte, avec le loch, de la distance parcourue entre les deux observations.

À midi, cette seconde opération lui indiqua sa latitude par la hauteur du soleil au-dessus de l'horizon, et il détermina définitivement l'heure par le chronomètre.

Le temps était favorable, l'atmosphère pure. Aussi ces résultats furent-ils tenus pour très exacts, et M. Bourcart dit, après ses calculs :

« Mes amis, nous venons de franchir l'Équateur, et voici le *Saint-Enoch* revenu dans l'hémisphère septentrional. »

Comme le docteur Filhiol – le seul à bord qui n'eût point passé la Ligne – n'avait pas été

soumis au baptême en descendant l'Atlantique, cette fois encore on lui épargna les cérémonies plus ou moins désagréables du bonhomme Tropic. Les officiers se contentèrent de boire au succès de la campagne dans le carré, aussi bien que l'équipage dans le poste. Les hommes avaient reçu double ration d'eau-de-vie – ce qui se faisait chaque fois qu'on avait amarré une baleine.

Il fallut même, en dépit de ses interminables grognements, que Jean-Marie Cabidoulin choquât sa tasse contre la tasse de maître Ollive :

« Un bon coup à travers le gosier, ça ne se refuse pas..., lui dit son camarade.

– Non, certes ! répliqua le tonnelier, mais ce n'est pas ça qui changera ma manière de voir.

– Change pas, vieux, mais bois tout de même ! »

Sur cette partie du Pacifique, les vents sont d'ordinaire très faibles à cette époque de l'année, et le *Saint-Enoch* fut à peu près encalminé. C'est alors que les journées semblent longues ! Sans

faire route, du soir au matin et du matin au soir, un bâtiment est le jouet de la houle. On cherche donc à se distraire par la lecture, par la conversation, à moins de demander au sommeil l'oubli des heures au milieu de ces chaleurs accablantes des Tropiques.

Un après-midi, le 27 avril, M. Bourcart, les officiers, le docteur Filhiol, et aussi maître Ollive et maître Cabidoulin, abrités sous la tente de la dunette, causaient de choses et d'autres.

Et alors, le second, s'adressant au tonnelier, de lui dire :

« Voyons, Cabidoulin, avouerez-vous que d'avoir déjà neuf cents barils d'huile dans sa cale, c'est un bon début pour une saison de pêche ?...

– Neuf cents barils, monsieur Heurtaux, répondit le tonnelier, ce n'est pas deux mille, et les onze cents autres ne se rempliront peut-être pas comme on remplit sa tasse à la cambuse !...

– C'est donc, observa en riant le lieutenant Coquebert, que nous ne rencontrerons plus une seule baleine...

– Et que le grand serpent de mer les aura toutes avalées ?... ajouta sur le même ton le lieutenant Allotte.

– C'est possible..., répondit le tonnelier, qui se gardait bien de plaisanter.

– Maître Cabidoulin, demanda le capitaine Bourcart, vous y croyez donc toujours, à ce monstre des monstres ?...

– S'il y croit, le têtù !... déclara maître Ollive. Mais il ne s'arrête pas d'en causer sur le gaillard d'avant...

– Et il en causera encore ! affirma le tonnelier.

– Bon ! dit M. Heurtaux, ça n'a pas grand inconvénient pour la plupart de nos hommes, et ils ne donnent pas dans les contes de Cabidoulin !... Mais, pour ce qui est des novices, c'est autre chose, et je ne suis pas sûr qu'ils ne finissent par s'effrayer...

– Alors... ayez soin de retenir votre langue, Cabidoulin, ordonna M. Bourcart.

– Et pourquoi, capitaine ?... répondit le tonnelier. Au moins l'équipage sera-t-il prévenu,

et lorsqu'il apercevra le serpent de mer... ou tout autre monstre marin...

– Comment, demanda M. Heurtaux, vous avez l'idée que nous le verrons, ce fameux serpent de mer ?...

– Pas de doute à cela.

– Et pourquoi ?

– Pourquoi ?... Voyez-vous, monsieur Heurtaux, c'est une conviction que j'ai, et les plaisanteries de maître Ollive n'y feront rien...

– Cependant... en quarante ans de navigation à travers l'Atlantique et le Pacifique, vous ne l'avez point vu, que je sache, cet animal fantastique ?...

– Et je comptais bien ne point le voir, puisque j'avais pris ma retraite, répondit le tonnelier. Mais M. Bourcart est venu me relancer, et, cette fois, je n'y échapperai pas !

– Eh bien, je ne serai pas fâché de la rencontre !... s'écria le lieutenant Allotte.

– Ne dites pas cela, lieutenant, ne dites pas cela !... répliqua le tonnelier d'une voix grave.

– Allons, Jean-Marie Cabidoulin, reprit M. Bourcart, ce n'est pas sérieux !... Le grand serpent de mer !... Je vous le répète pour la centième fois... personne ne l'a jamais vu... personne ne le verra jamais... pour cette bonne raison qu'il n'existe pas et ne peut exister...

– Il existe si bien, capitaine, s'obstina à répondre le tonnelier, que le *Saint-Enoch* fera sa connaissance avant la fin de la campagne... et qui sait même si ce n'est pas de la sorte qu'elle finira ! »

Et, pour tout avouer, Jean-Marie Cabidoulin était si affirmatif que non seulement les novices du bord, mais les matelots en venaient à croire aux menaçantes prédictions du tonnelier. Qui sait si le capitaine Bourcart parviendrait à clore la bouche d'un homme si convaincu ?...

C'est alors que le docteur Filhiol, interrogé par M. Bourcart sur ce qu'il pouvait savoir relativement au prétendu serpent de mer, répondit :

« J'ai lu à peu près tout ce qu'on a écrit là-dessus et je n'ignore point les plaisanteries que

s'est attirées le *Constitutionnel* en donnant ces légendes pour des réalités... Or, remarquez, capitaine, qu'elles ne sont pas nouvelles ! On les voit apparaître dès le début de l'ère chrétienne ! Déjà la crédulité humaine accordait des dimensions gigantesques à des poulpes, à des calmars, à des encornets, à des céphalopodes, qui ordinairement ne mesurent pas plus de soixante-dix à quatre-vingts centimètres, compris leurs tentacules. Il y a loin de là à ces géants de l'espèce, agitant des bras de trente, de soixante, de cent pieds, et qui n'ont jamais vécu que dans les imaginations !... Et n'a-t-on pas été jusqu'à parler d'un kraken, long d'une demi-lieue, lequel entraînait les bâtiments dans les profonds abîmes de l'Océan ! »

Jean-Marie Cabidoulin prêtait une extrême attention au docteur, mais il ne cessait, en remuant la tête, de protester contre ses affirmations.

« Non, reprit M. Filhiol, pures fables, auxquelles les anciens croyaient peut-être, puisque, du temps de Pline, il était question d'un

serpent amphibie, à large tête de chien, aux oreilles repliées en arrière, au corps recouvert d'écailles jaunissantes, qui se jetait sur les petits navires et les mettait en perdition... Puis, dix ou douze siècles plus tard, l'évêque norvégien Pontoppidan affirma l'existence d'un monstre marin dont les cornes ressemblaient à des mâts armés de vergues, et, lorsque les pêcheurs se croyaient sur de grands fonds, ils les trouvaient à quelques pieds seulement, parce que l'animal flottait sous la quille de leur chaloupe !... Et, à les en croire, l'animal possédait une énorme tête de cheval, des yeux noirs, une crinière blanche et, dans ses plongeurs, il déplaçait un tel volume d'eau que la mer se déchaînait en tourbillons pareils à ceux du Maël-Strom !...

– Et pourquoi ne l'aurait-on pas dit, puisqu'on avait vu ?... observa le tonnelier.

– Vu... ou cru voir, mon pauvre Cabidoulin... répondit le capitaine Bourcart.

– Et même, ajouta le docteur Filhiol, ces braves gens n'étaient point d'accord, les uns affirmant que le prétendu monstre avait le

museau pointu et qu'il rejetait l'eau par un évent, les autres soutenant qu'il était muni de nageoires en forme d'oreilles d'éléphant... Et puis ce fut la grande baleine blanche des côtes du Groenland, la fameuse Moby Dick, que les baleiniers écossais pourchassèrent pendant plus de deux siècles sans parvenir à l'atteindre, pour cette bonne raison qu'ils ne l'avaient jamais aperçue...

– Ce qui n'empêchait pas d'admettre son existence..., ajouta M. Bourcart en riant.

– Naturellement, déclara M. Filhiol, tout comme celle du non moins légendaire serpent, lequel, il y a quelque quarante ans, vint se livrer à de formidables ébats, une première fois en pleine baie de Gloucester, une seconde fois à trente milles au large de Boston, dans les eaux américaines. »

Jean-Marie Cabidoulin fut-il convaincu par les arguments du docteur ? Non, assurément, et il aurait pu répondre : Puisque la mer renferme d'extraordinaires végétaux, des algues longues de huit cents à mille pieds, pourquoi ne recèlerait-elle pas des monstres de prodigieuses

dimensions, organisés pour vivre dans ces profondeurs qu'ils n'abandonneraient qu'à de rares intervalles ?...

Ce qui est certain, c'est que, en 1819, le sloop *Concordia*, se trouvant à quinze milles de Race-Point, rencontra une sorte de reptile émergeant de cinq à six pieds, à peau noirâtre, à tête de cheval, mais ne mesurant qu'une cinquantaine de pieds, donc inférieur aux cachalots et aux baleines.

En 1848, à bord du *Péking*, l'équipage crut voir une bête énorme de plus de cent pieds de longueur, qui se mouvait à la surface de la mer. Vérification faite, ce n'était qu'une algue démesurée couverte de parasites marins de toutes sortes.

En 1849, dans le goulet qui sépare l'île Osterssen du continent, le capitaine Schielderup déclara avoir rencontré un serpent de six cents pieds, endormi sur les eaux.

En 1857, les vigies du *Castillan* signalèrent la présence d'un monstre à grosse tête en forme de tonneau, dont la longueur pouvait être évaluée à deux cents pieds.

En 1862, le commandant Bouyer, de l'avis
Alecton...

« Pardon de vous interrompre, monsieur
Filhiol, dit maître Cabidoulin, je connais un
matelot qui était à bord...

– À bord de l'*Alecton* ?... demanda M.
Bourcart.

– Oui...

– Et ce matelot aurait vu ce qu'a raconté le
commandant de l'avis ?...

– Comme je vous vois, monsieur Bourcart, et
c'est bien un véritable monstre que l'équipage a
hissé à bord...

– Soit, répondit le docteur Filhiol, mais ce
n'était qu'un énorme céphalopode couleur bistre
rouge, yeux à fleur de tête, bouche en bec de
perroquet, corps fusiforme, renflé au milieu,
nageoires arrondies en deux lobes charnus placés
à l'extrémité postérieure, huit bras s'échevelant
autour de sa tête... Cette masse de chair molle ne
pesait pas moins de deux mille kilogrammes, bien
que l'animal n'eût pas plus de cinq à six mètres

de la tête à la queue... Ce n'était donc point un serpent de mer...

– Quand il existe des poulpes, des encornets de cette espèce, répondit le tonnelier, je me demande pourquoi le serpent de mer n'existerait pas ?... »

Voici, d'ailleurs, les découvertes qui allaient être faites plus tard au sujet des spécimens de tératologie que recèlent les profondeurs de la mer :

En 1864, à quelque cent milles au large de San-Francisco, le navire hollandais *Cornélis* entra en collision avec un poulpe dont l'un des tentacules, chargé de ventouses, vint s'enrouler autour des sous-barbes de beaupré et le fit enfoncer jusqu'au ras de l'eau. Lorsque ce tentacule eut été tranché à coups de hache, deux autres s'accrochèrent aux caps de mouton des haubans de misaine et au cabestan. Puis, après amputation, il fallut encore couper huit autres tentacules qui faisaient donner au bâtiment une forte bande sur tribord.

Quelques années après, dans le golfe du

Mexique, on aperçut un batracien à tête de grenouille, aux yeux saillants, pourvu de deux bras glauques et dont les larges mains saisirent le plat-bord d'une embarcation. Six balles de revolver firent à peine lâcher prise à cette « manta », dont les bras se reliaient au corps par une membrane semblable à celle des chauves-souris, et qui jeta l'épouvante dans ces parages du golfe.

En 1873, c'est le cutter *Lida*, qui, dans le détroit de Sleat, entre l'île de Skye et la terre ferme, rencontre une masse vivante par le travers de son sillage. C'est le *Nestor* qui, entre Malacca et Penang passe non loin d'un géant océanique long de deux cent cinquante pieds, large de cinquante, à tête carrée, zébré de bandes noires et jaunes, ressemblant à une salamandre.

Enfin, en 1875, à vingt milles du cap San-Roque, pointe nord-est du Brésil, le commandant de la *Pauline*, George Drivor, croit apercevoir un énorme serpent enroulé autour d'une baleine comme un boa constrictor. Ce serpent, à couleur de congre, qui devait mesurer de cent soixante à

cent soixante-dix pieds de longueur, jouait avec sa proie et finit par l'entraîner dans l'abîme.

Tels sont les derniers faits relevés depuis une trentaine d'années dans les rapports des capitaines. Peuvent-ils laisser des doutes sur l'existence de certains animaux marins tout au moins fort extraordinaires ? En faisant la part de l'exagération, en refusant d'admettre que les océans soient fréquentés par des êtres dont le volume serait dix fois, cent fois celui des plus puissantes baleines, il est très probable qu'il faut accorder quelque créance aux récits rapportés ci-dessus.

Quant à prétendre avec Jean-Marie Cabidoulin que la mer renferme des serpents, des poulpes, des calmars d'une telle grosseur et d'une telle vigueur qu'ils parviendraient à couler des navires de moyen tonnage, non assurément. Si nombre de bâtiments disparaissent sans qu'on n'en ait plus de nouvelles, c'est qu'ils ont péri par collision, c'est qu'ils se sont brisés sur les récifs, c'est qu'ils ont sombré sous voile au milieu des cyclones. Il y a assez, il y a trop de causes de

naufrages, sans faire intervenir, comme le faisait l'entêté tonnelier, ces pythons, ces chimères, ces hydres extra-naturels.

Cependant les calmes se prolongeaient, au grand ennui des officiers et de l'équipage du *Saint-Enoch*. Rien ne permettait d'en prévoir la fin, lorsque, le 5 mai, les conditions atmosphériques se modifièrent brusquement. Une fraîche brise verdit la surface de la mer et le navire reprit sa route vers le nord-est.

Ce jour-là, un bâtiment, qui avait été déjà signalé comme suivant la même direction, reparut et se rapprocha même à moins d'un mille.

Personne à bord ne mit en doute que ce ne fût un baleinier. Ou il n'avait pas encore commencé sa campagne de pêche, ou elle n'avait pas été heureuse, car il semblait assez lège et sa cale devait être à peu près vide.

« Je croirais volontiers, dit M. Bourcart, que ce trois-mâts cherche à rallier comme nous les côtes de la basse Californie... peut-être la baie Marguerite...

– C’est possible, répondit M. Heurtaux, et, si cela est, nous pourrions faire route de conserve...

– Est-il américain, allemand, anglais, norvégien ?... demanda le lieutenant Coquebert.

– On peut le « raisonner », dit le capitaine Bourcart. Hissons notre pavillon, il hissera le sien, et nous saurons à quoi nous en tenir. »

Un instant après, les couleurs françaises flottaient à la corne d’artimon du *Saint-Enoch*.

Le navire en vue n’eut pas la politesse de répondre.

« Pas de doute, s’écria alors le lieutenant Allotte, c’est un Anglais ! »

Et, à bord, tout le monde fut de cet avis qu’un navire qui ne saluait pas le pavillon de la France ne pouvait être qu’un « English d’Angleterre » !

5

Baie Marguerite

Depuis la reprise du vent favorable, M. Bourcart pensait, avec raison, que le *Saint-Enoch* n'avait plus à craindre les calmes dans le voisinage du tropique du Cancer. Il atteindrait sans nouveaux retards la baie Marguerite, il est vrai, en fin de saison. Les baleines qui fréquentent cette baie n'y viennent d'ordinaire qu'au moment de la naissance des baleineaux, puis regagnent les parages du Pacifique septentrional.

Toutefois, le *Saint-Enoch* ayant déjà sa demi-cargaison d'huile, il était probable que les occasions ne lui manqueraient pas d'y ajouter quelques centaines de barils. Mais si le navire anglais rencontré n'avait pas, comme on le

supposait, commencé sa campagne ; si comme on le supposait également, il comptait débiter dans la baie Marguerite, il était probable, vu l'époque déjà avancée, qu'il n'y pourrait faire son plein chargement.

La côte américaine fut relevée le 13 mai, à la hauteur du Tropique. Dès les premières heures, on eut connaissance du cap Saint-Lucas, à l'extrémité sud de cette presqu'île de la Vieille-Californie qui borde l'étroit golfe de ce nom, dont la rive opposée forme le littoral de la Sonora mexicaine.

En prolongeant cette côte, le *Saint-Enoch* passa devant plusieurs îles uniquement habitées par des cabris, des loups marins, des oiseaux de mer en bandes innombrables. La pirogue envoyée à terre avec M. Heurtaux, qui était bon chasseur, ne revint pas vide. Les loups marins, on les dépouilla pour conserver la peau ; les cabris on les dépeça pour en retirer la chair, qui, au point de vue comestible, est de qualité excellente.

En continuant de remonter le littoral, à petite distance, servi par une légère brise du sud-ouest,

le *Saint-Enoch* laissa sur bâbord la baie de la Tortue. À l'extrémité de cette baie, on aperçut au mouillage un certain nombre de bâtiments qui devaient chasser aux éléphants de mer.

Le 7 mai, à sept heures du soir, le capitaine Bourcart se trouvait à l'ouvert de la baie Marguerite, dans laquelle il comptait jeter l'ancre. Par mesure de prudence, la nuit ne devant pas tarder à venir, il fit mettre cap au large et louvoya sous petits bords, de sorte que le lendemain, dès le lever du soleil, il était de retour à l'entrée de la passe.

Le courant descendait alors contre le vent, ce qui produisait un clapotis comparable à celui des bas-fonds. On pouvait craindre que l'eau n'y fût pas assez profonde. Aussi M. Bourcart envoya-t-il deux pirogues avec des lignes de sonde afin d'effectuer un brassage exact. Il fut rassuré, d'ailleurs, lorsque les sondes accusèrent une moyenne de quinze à vingt brasses. Le navire s'engagea donc à travers la passe, et il eut bientôt donné dans la baie Marguerite.

Les vigies n'avaient point revu le trois-mâts

anglais. Peut-être, après tout, ce navire cherchait-il d'autres lieux plus fréquentés par les souffleurs. Personne ne regretta de ne plus marcher de conserve avec lui.

Comme la baie est embarrassée de bancs de sable, le *Saint-Enoch* n'avança pas sans d'extrêmes précautions. Sans doute, M. Bourcart avait déjà visité cette baie ; mais, les bancs étant sujets à se déplacer, il importait de reconnaître la direction du chenal. Aussi vint-il mouiller au milieu d'une petite anse très abritée.

Dès que les voiles furent serrées, l'ancre envoyée par le fond, les trois pirogues de bâbord se rendirent à terre, afin de rapporter des palourdes, excellents coquillages en abondance sur les rochers et les grèves. Du reste, ces parages fourmillent de poissons de plusieurs espèces, mullets, saumons, vieilles et autres. Ni les loups marins ni les tortues n'y font défaut, les requins pas davantage. On peut aussi se procurer facilement du bois dans les épaisses forêts qui bordent la mer.

La baie Marguerite mesure de trente à trente-

cinq milles, soit une douzaine de lieues. Pour y naviguer sans avarie, il est nécessaire de suivre sur toute sa longueur un chenal qui, par endroits, n'a pas plus de quarante à cinquante mètres de large entre les bancs ou les roches.

Afin d'assurer sa route, le capitaine Bourcart fit ramasser quelques gros cailloux auxquels une corde fut amarrée par un bout, tandis que l'autre se rattachait à un baril bien fermé. C'étaient autant de bouées que les hommes placèrent de chaque côté du chenal afin d'en indiquer les sinuosités.

Il ne fallut pas moins de quatre jours, le jusant obligeant à mouiller deux fois par vingt-quatre heures, pour atteindre une lagune profonde d'au moins deux lieues.

Pendant ces arrêts, M. Heurtaux, accompagné des deux lieutenants, prenait terre et allait chasser aux environs. Ils tuèrent plusieurs couples de cabris et aussi quelques chacals, fort nombreux dans les bois du voisinage. Pendant ce temps, les matelots faisaient provision d'huîtres très savoureuses et se livraient à la pêche.

Enfin, le 11 mai, dans l'après-midi, le *Saint-Enoch* atteignit son mouillage définitif.

L'emplacement de ce mouillage occupait à trois encâblures du fond une crique que des buttes boisées dominaient dans sa partie nord. Des autres rives plates, toutes en grèves sablonneuses, se détachaient deux langues de terre arrondies, semées de roches noirâtres d'un grain très dur. Cette crique s'ouvrait dans le littoral ouest de la lagune, et il y restait toujours assez d'eau, même à mer basse, pour que le bâtiment n'eût pas à craindre d'échouer. Au surplus, ainsi que dans ces mers du Pacifique, les marées n'étaient pas très fortes. Ni en pleine ni en nouvelle lune, elles ne donnaient une différence de plus de deux brasses et demie entre le plus haut du flot et le plus bas du jusant.

Cet emplacement avait été heureusement choisi. L'équipage n'aurait point à s'éloigner pour faire du bois. Un ruisseau, qui sinuait entre les buttes, formait une aiguade à laquelle il serait facile de s'approvisionner d'eau douce.

Il va de soi que le *Saint-Enoch* ne s'était pas

mis là à poste fixe. Lorsque les embarcations seraient amenées sur une baleine, soit à travers la lagune, soit en dehors, il aurait vite fait d'appareiller pour appuyer la chasse, si le vent soufflait du bon côté.

Quarante-huit heures après son arrivée, un trois-mâts se montra à quatre milles au large. L'équipage reconnut sans peine le navire anglais. Ainsi qu'on l'apprit par la suite, c'était le *Repton*, de Belfast, capitaine King, second Strok, qui venait commencer sa campagne dans la baie Marguerite.

Ce bâtiment ne cherchait point à prendre son mouillage dans la crique où se trouvait le *Saint-Enoch*. Il se dirigeait, au contraire, vers le fond de la lagune et laissa tomber son ancre près du rivage. Comme il n'était distant que de deux milles et demi, on ne devait pas le perdre de vue.

Et, cette fois, le pavillon français ne le salua pas à son passage.

Quant aux autres bâtiments de nationalité américaine, ils croisaient sur les divers parages de la baie Marguerite, et on en pouvait tirer cette

conclusion que les souffleurs ne l'avaient point définitivement quittée.

Dès le premier jour, en attendant que l'occasion s'offrît d'amener les pirogues, maître Cabidoulin, le charpentier Ferut et le forgeron Thomas, accompagnés de quelques matelots, vinrent s'installer à la lisière de la forêt, afin d'abattre des arbres. Il était urgent de renouveler la provision de bois, tant pour les besoins de la cuisine que pour alimenter le fourneau de la cabousse. C'est là un travail de grande importance que ne négligent jamais les capitaines baleiniers. Ce travail allait être favorisé, bien que la chaleur fût déjà forte. On ne saurait s'en étonner, puisque la baie Marguerite est à peu près traversée par le vingt-cinquième parallèle, et, dans l'hémisphère septentrional, cette latitude est celle du nord de l'Inde et de l'Afrique.

Le 25 mai, une heure avant le coucher du soleil, le harponneur Kardek, qui se tenait dans les barres du mât de misaine, aperçut plusieurs cétacés à deux milles de la crique, sans doute à la recherche de hauts-fonds convenables pour les

baleineaux.

Il fut donc décidé que, le lendemain, dès la première heure, les pirogues seraient parées et, probablement, les autres navires prendraient aussi leurs dispositions pour la pêche.

Ce soir-là, lorsque M. Filhiol demanda au capitaine Bourcart si cette pêche s'effectuerait dans les mêmes conditions qu'à la Nouvelle-Zélande, il en reçut cette réponse :

« Pas tout à fait, mon cher docteur, et il convient d'avoir plus de circonspection... Ici, nous aurons affaire à des femelles qui, si elles donnent plus d'huile que les mâles, sont plus redoutables... Lorsque l'une d'elles s'aperçoit qu'on veut les poursuivre, elle ne tarde pas à prendre la fuite, et, non seulement elle quitte la baie pour n'y plus revenir de toute la saison, mais elle entraîne les autres... Allez donc les retrouver au large à travers le Pacifique.

– Et lorsqu'elles sont suivies de leur baleineau, capitaine ?...

– C'est alors, dit M. Bourcart, que les pirogues

ont toute facilité de réussir... La baleine, qui prend part aux ébats du petit, est sans défiance... On peut l'approcher à portée de louchet et la blesser aux nageoires... Si le harpon l'a manquée, il suffit de se lancer à sa poursuite, dût-on s'y entêter pendant plusieurs heures... En effet, le baleineau retarde sa marche, il se fatigue, il s'épuise... Or, comme la mère ne veut pas l'abandonner, il y a chance de se trouver dans de bonnes conditions pour la piquer...

– Capitaine, ne disiez-vous pas que ces femelles sont plus dangereuses que les mâles ?...

– Oui, monsieur Filhiol, et il convient que le harponneur fasse grande attention à ne point blesser le baleineau... La mère deviendrait furieuse et ferait grand dégât, se jetant sur les pirogues, les frappant à coups de queue, les mettant en pièces... De là de très graves accidents... Aussi, après une campagne de pêche dans la baie Marguerite, n'est-il pas rare de rencontrer nombreux débris d'embarcations, et plus d'un homme a payé de sa vie l'imprudence ou la maladresse du harponneur ! »

Avant sept heures du matin, l'équipage était prêt à donner la chasse aux cétacés aperçus la veille. Sans compter les harpons, lances et louchets, le capitaine Bourcart, le second, les deux lieutenants s'étaient munis de fusils lance-bombe, toujours employés avec avantage lorsqu'il s'agit de capturer ce genre de baleine.

À un demi-mille de la crique se montrait une femelle avec son petit, et les pirogues hissèrent leurs voiles afin de l'accoster sans éveiller son attention.

Naturellement, Romain Allotte avait pris l'avance, et il arriva le premier à sept brasses de l'animal. Celui-ci, qui se préparait à sonder, devait apercevoir la pirogue.

Aussitôt Ducrest brandit son harpon et le lança avec une telle force qu'il s'enfonça jusqu'à la douille.

À cet instant rejoignirent les trois autres pirogues, prêtes à tourner la baleine afin de l'amarrer. Mais, par une fatalité qui n'est point rare, le harpon se rompit, et, suivie de son baleineau, elle prit la fuite.

Ce fut alors un acharnement extraordinaire. Le cétacé précédait les embarcations de soixante à quatre-vingts brasses. Son souffle – de la vapeur d'eau condensée en pluie fine – s'élevait à huit ou dix mètres, et, comme il soufflait blanc, c'est qu'il n'avait pas été mortellement blessé.

Cependant les matelots souquaient ferme sur leurs avirons. Pendant deux heures, il fut impossible d'être à portée de lancer le harpon. Peut-être eût-on pu frapper le baleineau, si le capitaine ne s'y fût opposé par prudence.

Le docteur Filhiol, désireux de ne rien perdre des détails de cette pêche, avait pris place à l'arrière dans l'embarcation de M. Bourcart. Lui aussi partageait l'ardeur qui animait ses compagnons et exprimait sa crainte qu'ils ne fussent épuisés avant d'avoir rejoint l'animal.

En effet, la baleine se dérobaît avec rapidité, plongeant et reparaissant après quelques minutes. Elle ne s'était pas très éloignée de la crique – trois à quatre milles – et s'en rapprochait maintenant. Il semblait même que sa vitesse devait se ralentir, puisque le baleineau ne restait

pas en arrière.

Vers onze heures et demie, un second harpon fut jeté de l'embarcation de M. Heurtaux.

Cette fois, on n'eut que peu de ligne à filer. Les autres pirogues rallièrent, non sans se défier des coups de queue. Dès qu'elles l'eurent attaqué avec le louchet et la lance, l'animal souffla le sang et expira à la surface de la mer, tandis que le baleineau disparaissait sous les eaux.

Le courant étant favorable, la baleine fut aisément remorquée à bord du *Saint-Enoch*, où M. Bourcart fit disposer les appareils pour la virer dans l'après-midi.

Le lendemain vint à bord un Espagnol, qui demandait à parler au capitaine. C'était un de ces hommes désignés sous le nom de *carcassiers*, et auxquels on abandonne le gras qui reste à l'intérieur des carcasses.

Lorsqu'il eut examiné la baleine suspendue au flanc du navire, il dit :

« C'est vraiment l'une des plus grosses qui aient été pêchées dans la baie Marguerite depuis

trois mois...

– Est-ce que la saison a été bonne ?...
interrogea M. Bourcart.

– Assez médiocre, répondit l’Espagnol, et je n’ai eu qu’une demi-douzaine de carcasses à travailler... Aussi je vous prie de me céder celle-ci...

– Volontiers. »

Pendant les quarante-huit heures qui suivirent, l’Espagnol demeura à bord et assista à toutes les opérations nécessitées par la fonte du gras. Cette baleine ne donna pas moins de cent vingt-cinq barils d’huile d’excellente qualité. Quant à sa carcasse, l’Espagnol la fit conduire à son établissement, situé sur le littoral de la lagune, deux milles au delà de la crique.

Lorsqu’il fut parti, le docteur Filhiol dit au capitaine :

« Savez-vous, monsieur Bourcart, ce que cet homme retire des débris d’une baleine ?...

– Quelques jarres d’huile, tout au plus, docteur...

– Détrompez-vous, et je tiens de lui-même que le dépeçage procure parfois une quinzaine de barils...

– Une quinzaine, monsieur Filhiol !... Eh bien ! c'est la dernière fois que j'y aurai été pris, et, dorénavant, nous carcasserons nous-mêmes ! »

Le Saint-Enoch séjourna jusqu'au 17 juin dans la baie Marguerite afin de compléter son chargement.

Pendant ce temps, l'équipage put amarrer plusieurs baleines, entre autres des mâles très difficiles, sinon très dangereux à piquer tant ils se montraient farouches.

L'un d'eux fut capturé par le lieutenant Coquebert à l'entrée de la baie. Il ne fallut pas moins d'un jour et d'une nuit pour l'amener dans la crique. Pendant la durée du courant contraire, les pirogues mouillaient sur l'animal avec de petites ancres et les hommes dormaient en attendant le renversement de la marée.

Il va sans dire que les autres navires se livraient également à la poursuite des cétacés

jusqu'aux extrêmes limites de la baie. Les Américains, plus particulièrement, furent assez satisfaits de leur campagne.

Le capitaine de l'un de ces bâtiments, l'*Iwing*, de San-Diego, vint rendre visite à M. Bourcart à bord du *Saint-Enoch*.

« Capitaine, lui dit-il après avoir échangé quelques compliments, je vois que vous avez réussi à souhait sur les côtes de la Nouvelle Zélande...

– En effet, reprit M. Bourcart, et j'espère achever ici ma campagne... Cela me permettra de retourner en Europe plus tôt que je ne comptais et d'arriver au Havre avant trois mois...

– Je vous en félicite, capitaine, mais, puisque la chance vous favorise, pourquoi revenir directement au Havre ?

– Que voulez-vous dire ?...

– J'entends que vous pourriez placer avantageusement votre cargaison, sans abandonner les mers du Pacifique. Cela vous permettrait de recommencer la pêche aux îles

Kouriles ou dans la mer d'Okhotsk, précisément pendant les mois favorables...

– Expliquez-vous, monsieur... Où pourrais-je vendre ma cargaison ?

– À Vancouver.

– À Vancouver ?...

– Oui... sur le marché de Victoria. En ce moment, l'huile est très demandée par des maisons américaines et vous livreriez à des prix très avantageux.

– Ma foi, répondit M. Bourcart, c'est une idée, et sans doute une excellente idée... Je vous remercie du renseignement, capitaine, et il est probable que je le mettrai à profit. »

L'île de Vancouver, située dans les eaux américaines à la hauteur de la Colombie anglaise, n'est qu'à vingt-cinq degrés environ au nord de la baie Marguerite. Par bon vent, le *Saint-Enoch* pouvait l'atteindre en une quinzaine de jours.

Décidément la fortune souriait à M. Bourcart. Jean-Marie Cabidoulin en serait pour ses histoires et ses prophéties de malheur. Après la campagne

de la Nouvelle-Zélande et de la baie Marguerite, la campagne des îles Kouriles et de la mer d'Okhotsk, tout cela dans la même année !...

C'est, du reste, à Vancouver que se fussent rendus les baleiniers américains, et probablement aussi le *Repton*, s'ils avaient eu leur plein, puisque les cours étaient très en hausse.

Lorsque M. Bourcart demanda au capitaine de l'*Iwing* s'il avait eu quelques rapports avec ce *Repton*, la réponse fut négative. Le navire anglais se tenait toujours à l'écart, et peut-être ne saluait-il pas plus le pavillon étoilé des États-Unis qu'il ne saluait le pavillon tricolore.

À plusieurs reprises, cependant, il advint que la poursuite des cétacés dans la lagune ou au milieu de la baie, mit en présence les pirogues anglaises et les pirogues françaises. Du reste elles n'étaient pas amenées sur la même baleine, – ce qui aurait pu provoquer des contestations, ainsi que cela arrive parfois. Et, certainement, dans la disposition d'esprit où l'on se trouvait de part et d'autre, les contestations auraient pu mal tourner. Aussi M. Bourcart ne cessait-il de recommander

à ses hommes d'éviter tout contact avec l'équipage du *Repton*, soit en mer, lorsqu'ils croisaient sur les mêmes parages, soit à terre, lorsque les embarcations allaient faire du bois ou pêcher entre les roches.

En somme, on ne savait pas si le *Repton* réussissait ou non, et pour tout dire, on ne s'en inquiétait guère. Le *Saint-Enoch* l'avait rencontré dans sa traversée entre la Nouvelle-Zélande et la côte américaine. Quand il aurait quitté la baie, il ne le reverrait sans doute plus au cours de cette campagne.

Avant le départ, un cachalot fut encore signalé à trois milles en dehors de la lagune. C'était le plus gros que l'on eût jamais rencontré, et, cette fois, les embarcations du *Repton* se mirent en chasse, tardivement, il est vrai.

Afin de ne point donner l'éveil à ce cachalot, la pirogue du lieutenant Allotte, filant par jolie petite brise, manœuvra de manière à ne point effaroucher l'animal. Toutefois, quand on fut à bonne portée, celui-ci sonda et on dut attendre qu'il remontât à la surface de la mer.

Trente-cinq minutes s'étant écoulées à partir de son dernier plongeon, il resterait donc à peu près le même temps sous l'eau, et il n'y eut qu'à le guetter.

Son apparition s'effectua dans le temps prévu, à sept ou huit encâblures de la pirogue, qui se lança de toute sa vitesse.

Le harponneur Ducrest était debout sur le tillac, Romain Allotte tenait son louchet à la main. Mais, en ce moment, le cachalot sentant le danger, battit la mer avec une telle violence qu'une lame remplit à moitié l'embarcation.

Comme le harpon l'avait atteint à droite, sous la nageoire pectorale, l'animal s'enfonça et la ligne dut lui être filée avec une telle rapidité qu'il fallut l'arroser pour qu'elle ne prît pas feu. Lorsqu'il reparut, il soufflait le sang et quelques coups de lance l'achevèrent sans trop de peine.

Donc la besogne fut terminée avant l'arrivée des pirogues anglaises, qui n'eurent plus qu'à retourner au *Repton*.

Après la fonte du gras, maître Cabidoulin

porta au compte de ce cachalot quatre-vingts barils d'huile.

L'appareillage avait été fixé au 17 juin. M. Bourcart, se conformant à l'avis du capitaine américain, allait faire voile pour l'île de Vancouver.

Le *Saint-Enoch* possédait alors dix-sept cents barils d'huile et cinq mille kilogrammes de fanons. Lorsqu'il les aurait livrés à Victoria, le capitaine n'hésiterait pas à entreprendre une seconde campagne dans le nord-est du Pacifique. Cent cinquante jours s'étaient écoulés depuis son départ du Havre, et la relâche à la baie Marguerite avait duré du 9 mai au 19 juin. Sa coque et son grément se trouvaient en bon état, et, à Vancouver, il pourrait refaire ses approvisionnements.

La surveillance du départ, une occasion se présenta pour l'équipage d'entrer en communication avec les hommes du *Repton*. Voici dans quelles circonstances.

Les pirogues du second et du lieutenant Coquebert, envoyées à terre, devaient rapporter

un reste du bois abattu et faire de l'eau à l'aiguade.

MM. Heurtaux, Coquebert et ses matelots étaient déjà sur la grève, lorsque l'un d'eux s'écria : « Baleine !... baleine ! »

En effet, une femelle de forte taille, accompagnée de son baleineau, passait à un demi-mille de la crique en gagnant vers le fond de la baie.

Certes, il y eut unanime regret de ne pouvoir lui donner la chasse. Mais les deux pirogues, commandées pour un autre service n'étaient pas en état, n'ayant ni harpon ni ligne. Il en était de même à bord du *Saint-Enoch*, qui, ses garants dégarnis, son matériel de virage démonté, se tenait prêt à lever l'ancre.

Or, au détour de l'une des pointes de la crique, deux embarcations apparurent.

C'étaient les pirogues du *Repton*, qui poursuivaient la baleine signalée.

Comme elles se rapprochaient dans l'intention de prendre l'animal à revers, on ne les perdrait

pas de vue.

Elles s'avançaient, sans bruit, séparées par la distance d'un bon mille, l'une étant partie bien après l'autre. La première venait de mettre son pavillon à l'arrière pour annoncer qu'elle se préparait à attaquer. Quant au *Repton*, il attendait, sous petite voile, à trois milles dans l'est.

MM. Heurtaux, Coquebert et leurs hommes gravirent une butte en arrière du ruisseau, d'où le regard pouvait s'étendre sur toute la lagune.

Il était deux heures et demie, quand le harponneur de la première embarcation se vit à bonne portée.

La baleine, qui jouait avec son petit, ne l'avait pas encore aperçu, lorsque le harpon traversa l'air.

Certes, les Anglais n'ignoraient point qu'il est dangereux d'attaquer un baleineau. Or, c'est celui-ci qui, en passant le long de la pirogue, reçut le coup de harpon à la lippe.

Il était mortellement touché, et, après quelques convulsions, il resta immobile à la surface de la

mer. Comme le manche du harpon se redressait, il avait, au dire des matelots, l'air de fumer sa pipe, la poussière liquide qui s'échappait de sa bouche imitant à s'y méprendre la fumée du tabac.

La baleine fut prise alors d'un accès de fureur. Sa queue battait l'eau, qui rejaillissait comme une trombe. Elle se précipita sur la pirogue. Les hommes eurent beau scier pour revenir en arrière, ils ne purent éviter son attaque. En vain essayèrent-ils de la frapper avec le louchet et les lances, en vain l'officier déchargeait-il sur elle le fusil lance-bombe...

La seconde embarcation, se trouvant encore à trois cents toises sous le vent, ne pouvait arriver en temps utile au secours de la première.

Celle-ci, qui venait d'être atteinte d'un formidable coup de queue, coula immédiatement avec les matelots qui la montaient. Si quelques-uns d'entre eux reparaissaient, en admettant qu'ils ne fussent que blessés, qui sait si l'autre embarcation pourrait les recueillir ?...

« Embarque... embarque !... » cria M.

Heurtaux, en faisant signe au lieutenant de le suivre.

Leurs hommes, voyant des gens en danger de périr, bien qu'ils appartenissent à l'équipage du *Repton*, n'hésitèrent pas à leur porter secours.

En quelques instants, tous eurent descendu la butte, traversé la grève, largué les amarres, et les pirogues, vigoureusement enlevées par les avirons, sortirent de la crique.

À l'endroit où la baleine se débattait toujours avec rage, des neuf hommes précipités sous les eaux, sept seulement venaient de remonter à la surface.

Deux manquaient.

Quant à la baleine, après s'être dirigée vers le baleineau, que le courant avait entraîné à une encâblure sous le vent, elle disparut dans les profondeurs de la lagune.

Le second et le lieutenant étaient prêts à embarquer quelques-uns des Anglais, lorsque l'officier du *Repton*, qui venait d'arriver, cria d'une voix très dépitée :

« Au large !... Nous n'avons besoin de personne !... Au large ! »

Et, qu'on n'en doute pas, s'il regrettait la mort de deux de ses hommes, cet officier ne regrettait pas moins d'avoir manqué cette magnifique proie.

Lorsque MM. Heurtaux et Allotte furent de retour à bord, ils racontèrent au capitaine Bourcart et au docteur Filhiol comment les choses s'étaient passées.

M. Bourcart les félicita de s'être portés au secours de l'embarcation du *Repton*, et, quand il connut la réponse de l'officier :

« Allons, dit-il, nous ne nous étions pas trompés... c'étaient bien des Anglais... et ils sont bien anglais...

– Pour sûr, déclara le maître d'équipage, mais du diable s'il est permis de l'être à ce point-là ! »

6

Vancouver

L'île de Vancouver, sur la côte occidentale de l'Amérique du Nord, longue de cinq cents kilomètres, large de cent trente, est comprise entre le quarante-huitième et le cinquante et unième parallèle. Elle fait partie de la Colombie anglaise, voisine du Dominion of Canada, dont la frontière la borne à l'est.

Il y a quelque cent ans, la Compagnie de la Baie d'Hudson avait fondé un poste de trafiquants sur la pointe sud-ouest de l'île, près de l'ancien port de Cardoba, le Camosin des Indiens. C'était déjà une prise de possession de ladite île par le gouvernement britannique. Cependant, en 1789, l'Espagne s'en empara. Mais, peu de temps après, elle fut restituée à l'Angleterre par un traité

intervenue entre l'officier espagnol Quadra et l'officier anglais Vancouver, dont le nom figure seul dans la cartographie moderne.

Le village ne devait pas tarder à devenir ville, grâce à la découverte de filons d'or dans le bassin du Fraser, l'un des cours d'eau de l'île. Devenu Victoria-City, il fut capitale officielle de la Colombie britannique. Puis d'autres villes se fondèrent, telle Nanaimo, à vingt-quatre lieues de là, sans parler du petit port San-Juan, qui s'ouvre à la pointe méridionale.

À l'époque où se déroule cette histoire, Victoria était loin d'avoir le développement qu'elle possède aujourd'hui. L'île Vancouver n'était point desservie par ce chemin de fer, de quatre-vingt-seize kilomètres, qui rattache la capitale à Nanaimo. C'est l'année suivante seulement, en 1864, qu'une expédition allait être entreprise par le docteur Brow, d'Edimbourg, l'ingénieur Leech et Frédéric Wymer à l'intérieur de l'île.

Le capitaine Bourcart devait trouver à Victoria toutes facilités pour ses transactions et aussi les

ressources qu'exigerait sa nouvelle campagne de pêche. Aucune inquiétude à ce sujet.

Dès la première heure, le *Saint-Enoch* avait quitté son mouillage de la lagune. Aidé du jusant, il descendit le chenal de la baie Marguerite et il donna en pleine mer.

Des vents propices, soufflant de l'est au sud-est, lui permirent de prolonger la côte avec l'abri de la terre, à quelques milles de cette longue presque-île de la Vieille-Californie.

M. Bourcart n'avait point envoyé de vigies dans la mâture, puisqu'il ne s'agissait pas de chasser la baleine. Le plus pressé, c'était d'atteindre Vancouver, afin de profiter des hauts cours.

Du reste, on ne signala que trois ou quatre souffleurs à grande distance et dont la poursuite eût été difficile par une mer assez forte. L'équipage se contenta de leur assigner un rendez-vous aux îles Kouriles et à la mer d'Okhotsk.

On compte environ quatorze cents milles

jusqu'au détroit de Juan de Fuca, qui sépare l'île de Vancouver des territoires du Washington, à l'extrémité des États-Unis. Avec une moyenne de quatre-vingt-dix milles par vingt-quatre heures, la traversée du *Saint-Enoch* ne durerait qu'une quinzaine de jours, et il porta toute la toile possible, bonnettes, flèches, voiles d'états.

Toujours la continuation des heureuses chances qui avaient marqué le cours de cette première campagne.

À peu près au tiers de sa navigation, le navire boulinait à la hauteur de San-Diego, la capitale de la Basse-Californie. Quatre jours plus tard, il était par le travers de San-Francisco, au milieu de nombreux bâtiments à destination de ce grand port américain.

« Peut-être est-il regrettable, dit ce jour-là M. Bourcart à son second, que nous ne puissions traiter à San-Francisco ce que nous allons traiter à Victoria...

– Sans doute, répondit M. Heurtaux, puisque nous serions à destination... Mais le chemin fait est le chemin fait... Si nous devons recommencer

la pêche aux approches des Kouriles, nous serons très avancés vers le nord...

– Vous avez raison, Heurtaux, et d’ailleurs les informations du capitaine de l’*Iwing* sont formelles... À son avis, le *Saint-Enoch* pourra aisément se réparer à Victoria et se réapprovisionner pour plusieurs mois. »

Cependant le vent, qui marquait une certaine tendance à faiblir en halant le sud, ne tarda pas à souffler du large. La vitesse du *Saint-Enoch* fut donc un peu ralentie. Cela ne laissa point de causer quelque impatience à bord. En somme, on n’en était pas à quarante-huit heures près, et, d’ailleurs, dans la matinée du 3 juillet, la vigie signala le cap Flattery, à l’entrée du détroit de Juan de Fuca.

La traversée avait donc duré seize jours, – un de plus que ne l’avait estimé M. Bourcart, – le bâtiment n’ayant pas atteint la moyenne de quatre-vingt-dix milles.

« Eh bien... vieux... déclara maître Ollive à maître Cabidoulin, nous voici à l’entrée du port... et pourtant tu ne cesses de geindre...

- Moi ?... répliqua le tonnelier.
- Oui, toi !
- Je ne dis rien...
- Tu ne dis rien... mais c'est tout comme !...
- Vraiment ?...
- Vraiment... et j'entends que ça te grouille dans la poitrine !... Tu grognes en dedans...
- Et je grognerai en dehors quand ça me plaira ! » riposta Jean-Marie Cabidoulin.

Après les formalités de santé et de douane, le *Saint-Enoch* vint s'amarrer contre un appontement qui faciliterait le déchargement de sa cargaison.

De toutes façons, son séjour à Victoria durerait une quinzaine. Il ne pouvait repartir avant que son équipage eût procédé à quelques réparations en vue, soit d'une nouvelle campagne dans les régions septentrionales du Pacifique, soit d'un retour en Europe.

Le second, les deux lieutenants, les maîtres auraient donc assez d'occupation pour qu'il fût

nécessaire d'y consacrer tout leur temps. Il ne s'agirait de rien moins que de mettre à terre les dix-sept cents barils d'huile. En outre, le capitaine Bourcart devrait surveiller ses hommes de près. Les désertions sont à craindre en ces contrées fréquentées des chercheurs d'or, des exploiters de placers, dans l'île de Vancouver et sur les plaines du Caribou de la Colombie britannique.

Il y avait précisément dans le port de Victoria deux bâtiments, le *Chantenay* de Nantes, et le *Forward* de Liverpool, que la désertion d'un certain nombre de matelots laissait en grand embarras.

Toutefois M. Bourcart se croyait, autant qu'on peut l'être, sûr de ses hommes... Est-ce qu'ils ne seraient pas retenus par l'espoir de participer aux bénéfices de cette campagne aussi fructueuse pour eux que pour les armateurs du *Saint-Enoch* ?... Néanmoins, une surveillance assez sévère s'imposait, et les permissions de quitter le navire ne devraient être que rarement accordées. Mieux valait incontestablement donner double

ration à bord, après une pénible journée de travail, que de voir l'équipage courir les taps et les bars, où ils ont bientôt fait de mauvaises connaissances.

Quant à M. Bourcart, il eut, en premier lieu, à s'occuper de placer sa cargaison sur le marché de Victoria. Aussi, dès qu'il eut débarqué, se rendit-il chez M. William Hope, l'un des principaux courtiers de marchandises.

Le docteur Filhiol, n'ayant aucun malade à soigner, aurait tout loisir de visiter la ville et les environs. Peut-être eût-il entrepris de parcourir toute l'île, si les moyens de communication n'eussent manqué. Point de routes, à peine des sentiers à travers les forêts épaisses de l'intérieur. Il serait donc contraint de restreindre le cercle de ses explorations.

Au total, la ville lui parut intéressante comme toutes celles qui prospèrent si rapidement sur le sol de l'Amérique et auxquelles le terrain permet de s'étendre indéfiniment. Bâtie avec régularité, sillonnée de rues qui se coupaient à angles droits, ombragée de beaux arbres, elle possédait un vaste

parc ; et quelle est la cité américaine qui n'en a pas un et même plusieurs ?... Quant à l'eau douce, elle lui était fournie par un réservoir établi à quatre lieues de là, et qui s'alimentait aux meilleures sources de l'île.

Le port de Victoria, abrité au fond d'une petite baie, est situé dans les conditions les plus favorables. C'est le point où viennent se raccorder les détroits de Juan de la Fuca et de la Reine-Charlotte. Les navires peuvent le chercher soit par l'ouest, soit par le nord-ouest. Son mouvement maritime, destiné à s'accroître dans l'avenir, comprendra toute la navigation de ces parages.

Il est juste d'ajouter que, à cette époque déjà, le port offrait d'amples ressources aux bâtiments obligés de se réparer après de longues traversées, la plupart fort pénibles. Un arsenal largement fourni, des entrepôts pour les marchandises, un bassin de carénage, étaient à leur disposition.

Le capitaine de l'*Iwing* avait donné des renseignements exacts à M. Bourcart. Les cours des huiles marines étaient en hausse. Le *Saint-*

Enoch arrivait à propos pour en profiter. Les demandes affluaient non seulement à Vancouver, mais aussi à New-Westminster, importante cité de la Colombie, située sur le golfe de Géorgie, un peu au nord-est de Victoria. Deux baleiniers, l'américain *Flower*, le norvégien *Fugg*, avaient déjà vendu leur chargement, et – ce qu'allait faire le *Saint-Enoch* – ils étaient repartis pour la pêche dans le nord du Pacifique.

Les affaires du *Saint-Enoch* purent donc être rapidement traitées entre le courtier Hope et le capitaine Bourcart. La vente de la cargaison se fit à des prix qui n'avaient jamais été atteints et qu'elle n'eût point obtenus sur les marchés d'Europe. Il ne s'agissait plus que de débarquer les barils et de les transporter à l'entrepôt, où ils seraient livrés à l'acheteur.

Et, lorsque M. Bourcart fut de retour à bord :

« Heurtaux, dit-il au second, l'affaire est terminée, et il n'y a qu'à se féliciter d'avoir suivi les conseils de cet honnête capitaine de l'*Iwing* !...

– Huile et fanons, monsieur Bourcart ?...

– Huile et fanons vendus à une compagnie colombienne de New-Westminster.

– Alors nos hommes peuvent se mettre à la besogne ?...

– Dès aujourd’hui, et je compte que le navire devra être en mesure de repartir dans un mois au plus, après avoir passé au bassin de carénage.

– En haut tout le monde ! » commanda le second, dont maître Ollive vint recevoir les ordres.

Dix-sept cents barils à débarquer, c’est un travail qui ne demande pas moins d’une huitaine de jours, même s’il s’effectue avec méthode et activité. Les appareils furent dressés au-dessus des panneaux et la moitié des matelots se répartit dans la cale, tandis que l’autre moitié s’occupait sur le pont. On pouvait compter sur leur bon vouloir et sur leur zèle, ce qui dispenserait de recourir aux ouvriers du port.

Par exemple, si quelqu’un eut fort à faire, ce fut Jean-Marie Cabidoulin. Il ne laissait pas hisser un baril sans l’avoir examiné, vérifié qu’il

sonnait le plein et qu'il ne donnerait lieu à aucune réclamation. Il se tenait en permanence près de l'appontement, son maillet à la main, et frappait chaque baril d'un coup sec. Quant à l'huile, il n'y avait pas à s'en inquiéter, elle était de qualité supérieure.

Bref, le débarquement s'opéra avec toutes les garanties possibles et le travail se poursuivit pendant toute la semaine.

Du reste, la besogne de maître Cabidoulin ne serait pas achevée avec le débarquement de la cargaison. Il faudrait remplacer les barils pleins par le même nombre de barils vides en vue de la nouvelle campagne. Heureusement M. Bourcart trouva dans l'entrepôt de Victoria un stock qu'il se procura à bon compte. Toutefois, il y eut à les réparer, à les remettre en état. Gros travail auquel les journées suffisaient à peine, et si le tonnelier ne cessa de murmurer en dedans et même en dehors, il le fit au bruit des mille coups de maillet que le forgeron Thomas et le charpentier Féru frappaient à ses côtés.

Lorsque le dernier baril eut été débarqué, on

procéda à un complet nettoyage de la cale et du vaigrage intérieur.

Le *Saint-Enoch*, déhalé de l'appontement, avait été conduit au bassin de carénage. Il importait de visiter l'extérieur de sa coque, de s'assurer s'il n'avait pas souffert dans ses œuvres vives. Le second et le maître d'équipage procédèrent à cette inspection – M. Bourcart s'en rapportait à leur expérience.

Il n'existait pas à proprement parler d'avaries sérieuses, seulement quelques réparations, deux ou trois bandes du doublage en cuivre à remplacer, ainsi que quelques gournables dans le bordage et la membrure, les coutures à regarnir d'étoupe, les hauts à recouvrir de peinture fraîche. Cette besogne s'effectua sans arrêt, et, certainement, la relâche à Vancouver ne se prolongerait pas au delà des délais prévus.

Aussi comprendra-t-on que M. Bourcart ne cessât de manifester sa satisfaction, et le docteur Filhiol de lui répéter :

« Votre chance, capitaine... c'est votre bonne chance !... Pour peu qu'elle continue...

– Elle continuera, monsieur Filhiol. Savez-vous même ce qui pourrait arriver ?...

– Veuillez me l'apprendre...

– Ce serait que, dans deux mois, après sa seconde campagne, le *Saint-Enoch* revînt à Victoria vendre une nouvelle cargaison aux mêmes cours !... Si les baleines des îles Kouriles ou de la mer d'Okhotsk ne sont pas trop farouches...

– Comment donc, capitaine !... Est-ce qu'elles trouveraient jamais meilleure occasion de livrer leur huile à des prix plus avantageux ?...

– Je ne le pense pas, répondit en riant M. Bourcart, je ne le pense pas. »

Il a été dit que le docteur Filhiol n'avait pu pousser ses excursions hors de la ville aussi loin qu'il l'eût désiré. Dans le voisinage du littoral, il rencontra parfois quelques indigènes. Ce ne sont pas précisément les plus beaux types de cette race de Peaux-Rouges dont il existe encore de remarquables spécimens dans le Far-West. Non : des êtres grossiers, épais de tournure, laids de

visage, énormes têtes mal conformées, yeux petits, bouches larges, nez abominables dont les ailes sont traversées d'anneaux de métal ou de brochettes de bois. Et, comme si cette laideur naturelle ne leur suffisait point, n'ont-ils pas l'habitude, lors des cérémonies et fêtes, de s'appliquer sur le visage un masque de bois plus hideux encore et qui fait, au moyen de ficelles, d'horribles grimaces ?...

En cette partie de l'île et à l'intérieur, les forêts sont superbes, très riches en pins et en cyprès surtout. Il fut facile de s'y procurer du bois pour le *Saint-Enoch*. Rien que la peine de le débiter et de le transporter. Quant au gibier, il abondait. M. Heurtaux, accompagné du lieutenant Allotte, put abattre plusieurs couples de daims, dont le cuisinier tira bon parti pour les tables du carré et du poste. Là pullulaient également les loups, les renards, les hermines, très fuyardes et difficiles à capturer, recherchées cependant pour la valeur de leur fourrure, et aussi de très nombreux écureuils à queue touffue.

La plus longue excursion du docteur Filhiol le

conduisit jusqu'à Nanaimo, et c'est par mer qu'il s'y rendit sur un petit côtre affecté au service entre les deux villes. Là s'élevait une bourgade assez prospère dont le port offre aux navires d'excellents mouillages.

Le trafic de Nanaimo tend à s'accroître chaque année. Son charbon, d'excellente qualité, s'exporte à San-Francisco, dans tous les ports de l'Ouest-Pacifique, même jusqu'en Chine et à l'archipel des Sandwich. Depuis longtemps déjà, ces riches gisements étaient exploités par la compagnie de la baie d'Hudson.

La houille, – d'ailleurs plus que l'or – c'est la grande, on pourrait dire l'inépuisable richesse de l'île. Nul doute que de riches dépôts ne soient encore découverts. Quant à ceux de Nanaimo, ils n'exigent qu'un travail facile, et lui assurent une réelle prospérité.

Au surplus, l'or de cette région du Caribou, de la Colombie britannique, coûte cher à récolter, et, pour avoir un dollar, il faut, prétendent les mineurs, en dépenser deux.

Lorsque le docteur Filhiol revint de cette

excursion, la coque du *Saint-Enoch* était revêtue d'une nouvelle couche de peinture jusqu'au liston formé d'une raie blanche. Quelques réparations avaient été faites à la voilure et aux agrès, aux pirogues si rudement malmenées parfois par les coups de queue des baleines. Bref, le navire, après son passage au bassin, vint prendre mouillage au milieu du port, et le départ fut définitivement fixé au 19 juillet.

Deux jours auparavant, un navire américain entra dans la baie de Victoria et jeta l'ancre à une demi-encâblure du *Saint-Enoch*. C'était l'*Iwing*, retour de la baie Marguerite. On n'a pas oublié les bons rapports établis entre son capitaine et le capitaine Bourcart, non moins cordiaux entre les officiers et les équipages.

Dès que l'*Iwing* eut été affourché, le capitaine Forth se fit conduire au *Saint-Enoch*, où il reçut un excellent accueil en reconnaissance de ses avis dont on s'était bien trouvé.

M. Bourcart, toujours heureux de faire une politesse, voulut le retenir à dîner. L'heure approchait de se mettre à table, et, sans autre

façon, M. Forth accepta l'invitation qu'il comptait rendre le lendemain à bord de l'*Iwing*.

La conversation fut très suivie dans le carré, où se réunirent M. Bourcart, M. Heurtaux, les deux lieutenants, le docteur Filhiol et le capitaine américain. Elle porta d'abord sur les incidents de navigation pendant la traversée des deux navires de la baie Marguerite à l'île Vancouver. Puis, après avoir dit dans quelles conditions avantageuses il avait vendu sa cargaison, M. Bourcart demanda au capitaine de l'*Iwing* si la pêche avait été bonne après le départ du *Saint-Enoch*.

« Non, répondit M. Forth, une campagne des plus médiocres, et pour ma part, je n'ai pas rempli le quart de mes barils... Les baleines n'ont jamais été si rares...

– Cela s'explique peut-être, observa M. Heurtaux, par le motif qu'à cette époque de l'année les petits n'ont plus besoin de leurs mères, et celles-ci comme ceux-là abandonnent la baie pour gagner le large...

– C'est une raison, sans doute, répondit M.

Forth. Cependant j'ai souvent fait la pêche dans la baie, et je ne me souviens pas de l'avoir vue si désertée à la fin de juin... Des journées entières se passaient sans qu'il y eût lieu d'amener les pirogues, bien que le temps fût beau et la mer assez calme. Il est heureux, monsieur Bourcart, que vous ayez débuté sur les parages de la Nouvelle Zélande... Vous n'auriez pas fait votre plein dans la baie Marguerite...

– Très heureux, déclara M. Bourcart, d'autant plus que nous n'y avons guère aperçu que des souffleurs de moyenne taille...

– Et nous de petite taille, répliqua M. Forth. Nous en avons piqué qui n'ont pas rendu trente barils d'huile !...

– Dites-moi, capitaine, demanda M. Bourcart, avez-vous l'intention de vendre sur le marché de Victoria ?...

– Oui... si les cours sont toujours favorables...

– Toujours, et ce n'est pas cette mauvaise saison de la baie Marguerite qui les fera baisser... D'autre part, on n'attend encore aucun arrivage

des Kouriles, de la mer d'Okhotsk ou du détroit de Behring.

– En effet, dit M. Heurtaux, puisque la pêche ne prendra pas fin avant six semaines ou deux mois...

– Et nous espérons bien en avoir eu notre part !... déclara Romain Allotte.

– Mais, capitaine Forth, reprit le lieutenant Coquebert, est-ce que les autres baleiniers de la baie Marguerite ont été plus favorisés que vous ?...

– Pas davantage, affirma M. Forth. Aussi, lorsque l'*Iwing* a mis à la voile, la plupart se préparaient-ils à appareiller pour gagner la haute mer.

– Vont-ils rallier les côtes nord-est de l'Asie ?... interrogea M. Heurtaux.

– Je le pense.

– Eh ! on sera en nombre là-bas !... s'écria le lieutenant Coquebert.

– Tant mieux !... répliqua Romain Allotte. Voilà qui vous excite, lorsqu'on est deux ou trois

navires sur une baleine... lorsqu'on appuie la chasse à briser les avirons !... Et quel honneur pour la pirogue qui pique la première...

– Du calme, mon cher lieutenant, du calme !... interrompit M. Bourcart. Il n'y a pas de baleine en vue...

– Alors, reprit M. Forth, vous êtes décidé à faire une seconde campagne ?...

– Absolument.

– Et quand partez-vous ?...

– Après-demain.

– Déjà ?...

– Le *Saint-Enoch* n'a plus qu'à lever l'ancre.

– Je me félicite donc d'être arrivé à temps pour renouveler connaissance, capitaine, dit M. Forth, et nous serrer encore une fois la main...

– Et nous nous félicitons aussi d'avoir pu reprendre nos bonnes relations, répondit M. Bourcart. Si l'*Iwing* fût entré dans la baie de Victoria au moment où le *Saint-Enoch* en sortait, cela nous aurait fait grosse peine. »

Là-dessus, la santé du capitaine Forth fut portée par le capitaine Bourcart et ses officiers en termes qui témoignaient d'une vive sympathie pour la nation américaine.

« Après tout, observa alors M. Heurtaux, même sans nous être revus à Victoria, peut-être le *Saint-Enoch* et l'*Iwing* auraient-ils fait de conserve une seconde campagne dans les parages des Kouriles ?...

– Est-ce que votre intention, capitaine, demanda M. Bourcart, n'est pas de tenter fortune au nord du Pacifique ?...

– Je ne le pourrais, messieurs, répondit M. Forth. L'*Iwing* arriverait un peu tard sur les lieux de pêche... Dans deux mois les premières glaces commenceront à se former au détroit de Behring comme à la mer d'Okhotsk, et je ne suis point en état de remettre immédiatement en mer. Les réparations de l'*Iwing* exigeront de trois à quatre semaines...

– Nous vous en exprimons nos sincères regrets, monsieur Forth, déclara M. Bourcart. Mais je voudrais revenir sur un fait dont vous

avez parlé, et qui exigerait quelques explications...

– De quoi s’agit-il, capitaine ?...

– Vers la fin de votre séjour dans la baie Marguerite, n’avez-vous pas remarqué que les baleines devenaient rares, et même qu’elles montraient une hâte singulière à gagner le large ?...

– Cela est certain, déclara le capitaine Forth, et elles s’enfuyaient dans des conditions qui ne sont pas habituelles... Je ne crois pas exagérer en affirmant que les souffleurs semblaient redouter quelque danger extraordinaire, qu’ils obéissaient à je ne sais quel sentiment d’épouvante, comme s’ils eussent été pris de panique... Ils bondissaient à la surface des eaux, ils poussaient des gémissements tels que je n’en ai jamais entendu...

– C’est fort étrange, à n’en pas douter, convint M. Heurtaux, et vous ne savez pas à quoi attribuer...

– Non, messieurs... répondit M. Forth, à moins que quelque monstre formidable...

– Eh ! capitaine, répliqua le lieutenant Coquebert, si maître Cabidoulin, notre tonnelier, vous entendait : « C'est le grand serpent de mer ! » s'écrierait-il.

– Ma foi, lieutenant, répliqua M. Forth, que ce soit ou non un serpent qui les ait effrayés, les baleines se sont sauvées en toute précipitation...

– Et, repartit Romain Allotte, on n'a pas pu leur barrer le chenal de la baie Marguerite... en piquer quelques douzaines ?...

– Je vous avoue que personne n'y a songé, répondit M. Forth. Nos pirogues ne s'en seraient pas tirées sans grand dommage et peut-être sans perte d'hommes... Je le répète, il s'est passé là quelque chose d'extraordinaire.

– À propos, demanda M. Bourcart, qu'est devenu ce navire anglais, le *Repton* ?... A-t-il fait meilleure pêche que les autres ?...

– Non... autant que j'ai pu le savoir...

– Pensez-vous qu'il soit resté dans la baie Marguerite ?...

– Il se préparait à partir lorsque l'*Iwing* a mis à

la voile...

– Pour aller ?...

– Pour aller, d’après ce que l’on disait, continuer sa campagne dans le nord-ouest Pacifique.

– Eh bien, ajouta M. Heurtaux, puissions-nous ne pas le rencontrer ! »

La nuit venue, le capitaine Forth regagna son bord, où il reçut le lendemain M. Bourcart et ses officiers. Il fut encore question des événements dont la baie Marguerite avait été le théâtre. Puis, lorsque les deux capitaines se séparèrent, ce fut avec l’espoir que le *Saint-Enoch* et l’*Iwing* se reverraient quelque jour sur les parages de pêche.

7

Seconde campagne

Le capitaine Bourcart appareilla dans la matinée du 19 juillet. L'ancre levée, il n'évolua pas sans peine pour sortir de la baie. Le vent, qui, soufflant du sud-est, le contrariait alors, deviendrait favorable dès que le *Saint-Enoch*, ayant doublé les dernières pointes de Vancouver, serait de quelques milles au large.

Du reste le navire ne redescendit pas le détroit de Juan de Fuca qu'il avait suivi pour gagner le port. Il remonta au nord par le détroit de la Reine-Charlotte et le golfe de Georgie. Le surlendemain, après avoir contourné la côte septentrionale de l'île, il se dirigea vers l'ouest, et, avant le soir, perdait la terre de vue.

La distance entre Vancouver et l'archipel des

Kouriles est estimée à treize cents lieues environ. Lorsque les circonstances s'y prêtent, un voilier peut la franchir aisément en moins de cinq semaines, et M. Bourcart comptait n'y pas employer plus de temps si sa bonne chance persévérerait.

Ce qui est certain, c'est que la navigation débuta dans des conditions excellentes. Une fraîche brise bien établie, une mer gonflée de longues houles, permirent au *Saint-Enoch* de se couvrir de toile... Ce fut tout dessus, amures à bâbord, qu'il tint le cap à l'ouest-nord-ouest. Si cette direction allongeait un peu sa route, elle lui évitait du moins le courant du Pacifique, qui porte à l'est en s'arrondissant le long des îles Aléoutiennes.

En somme, cette traversée s'effectuait sans contrariétés. De temps à autre, seulement, les écoutes à mollir ou à raidir. Aussi l'équipage serait-il frais et dispos pour la pénible campagne de pêche qui l'attendait dans la mer d'Okhotsk.

Jean-Marie Cabidoulin était toujours le plus occupé du bord, rangement définitif des barils

dans la cale, disposition des appareils, manches et bailles, pour envoyer l'huile en bas. Si l'occasion se présentait de piquer quelque baleine avant l'arrivée du *Saint-Enoch* à la côte sibérienne, le capitaine Bourcart ne la laisserait pas échapper.

« C'est à désirer, monsieur Filhiol, dit-il un jour au docteur. La saison est avancée et notre pêche ne pourra se prolonger dans la mer d'Okhotsk au delà de quelques semaines... Les glaces ne tarderont pas à se former et la navigation y deviendra difficile.

– Aussi, observa le docteur, je m'étonne que les baleiniers, toujours pressés par le temps, en soient encore à procéder d'une façon si primitive... Pourquoi n'emploient-ils pas des bâtiments à vapeur, des pirogues à vapeur, et surtout des engins de destruction plus perfectionnés ?... Les campagnes donneraient de plus grands profits...

– Vous avez raison, monsieur Filhiol, et cela viendra quelque jour, n'en doutez pas. Si nous sommes restés fidèles à nos vieux errements, cette seconde moitié de siècle ne finira pas sans

qu'on obéisse au progrès qui s'impose en toutes choses !...

– Je le crois, capitaine, et la pêche sera organisée par des moyens plus modernes... à moins qu'on n'en arrive, puisque les baleines deviennent rares, à les parquer...

– Un parc à baleines !... s'écria M. Bourcart.

– Je plaisante, déclara le docteur Filhiol, et, pourtant, j'ai connu un ami qui avait eu cette idée-là...

– Est-ce possible ?...

– Oui... parquer des baleines dans une baie comme on parque les vaches dans un champ... Là, elles n'auraient rien coûté à nourrir, et on eût pu vendre leur lait à bon marché...

– Vendre leur lait, docteur ?...

– Qui vaut le lait de vache, paraît-il.

– Bon... mais comment les traire ?...

– Voilà ce qui embarrassait mon ami !... Aussi a-t-il abandonné ce projet mirifique...

– Et il a sagement fait, conclut M. Bourcart en

riant de bon cœur. Mais, pour en revenir au *Saint-Enoch*, je vous ai dit qu'il ne pourra prolonger sa campagne dans le nord du Pacifique et nous serons forcés de repartir dès le commencement d'octobre.

– Où le *Saint-Enoch* ira-t-il hiverner en quittant la mer d'Okhotsk ?... demanda M. Filhiol.

– C'est ce que je ne sais pas encore.

– Vous ne savez pas, capitaine ?...

– Non... cela dépendra des circonstances, mon cher docteur... Arrêter d'avance un plan, c'est s'exposer à des déboires...

– N'avez-vous pas déjà fait la pêche dans les parages au delà du détroit de Behring ?...

– Oui... et j'y ai rencontré plus de phoques que de baleines... D'ailleurs, l'hiver de l'océan Arctique est précoce, et, dès les premières semaines de septembre, la navigation y est gênée par les glaces... Je ne songe donc pas cette année à dépasser le soixantième degré de latitude.

– Entendu, capitaine ; en admettant que la

pêche ait été fructueuse dans la mer d'Okhotsk, le *Saint-Enoch* reviendra-t-il en Europe ?...

– Non, docteur, reprit M. Bourcart, et il sera préférable, à mon avis, d'aller vendre mon huile à Vancouver, puisque les cours y sont élevés.

– Et c'est là que vous passeriez l'hiver ?...

– Vraisemblablement – de manière à me trouver sur les lieux de pêche au début de la saison prochaine.

– Cependant, reprit M. Filhiol, il faut tout prévoir... Si le *Saint-Enoch* ne réussit pas dans la mer d'Okhotsk, votre intention serait-elle d'y attendre le retour de la belle saison ?...

– Non... bien qu'on puisse hiverner à Nicolaïew ou à Okhotsk... Dans ce cas, je me déciderais plutôt à regagner la côte américaine ou même la Nouvelle-Zélande.

– Ainsi, capitaine, quoi qu'il arrive, nous ne devons pas compter revenir cette année en Europe ?...

– Non, mon cher docteur, et cela ne saurait vous étonner... Il est rare que nos campagnes ne

durent pas de quarante à cinquante mois... L'équipage sait à quoi s'en tenir à ce sujet...

– Croyez bien, capitaine, répondit M. Filhiol, que le temps ne me paraîtra pas long, et, quelle que soit la durée de sa campagne, je ne regretterai jamais d'avoir embarqué à bord du *Saint-Enoch* ! »

Il va de soi que, dès les premiers jours de la traversée, les vigies avaient repris leur poste. La mer était surveillée avec soin. Deux fois dans la matinée, deux fois dans l'après-midi, le lieutenant Allotte se hissait aux barres de perroquet et y restait en observation. Parfois apparaissaient quelques jets annonçant la présence des cétacés, mais à une distance trop grande pour que M. Bourcart songeât à amener les pirogues.

La moitié du parcours s'était accomplie sans aucun incident, en dix-sept jours de navigation, lorsque, à la date du 5 août, vers dix heures du matin, le capitaine Bourcart eut connaissance des îles Aléoutiennes.

Ces îles, qui appartiennent aujourd'hui à l'Amérique du Nord, faisaient partie à cette

époque de l'empire russe, qui possédait toute l'immense province de l'Alaska, dont les Aléoutiennes ne sont en réalité que le prolongement naturel. Ce long chapelet, qui se développe sur près de dix degrés, ne compte pas moins de cinquante et un grains. Il est divisé en trois groupes : les Aléoutes propres, les Andreanov, les Lisii. Là vivent quelques milliers d'habitants, rassemblés sur les plus importantes îles de l'archipel, où ils s'adonnent à la chasse, à la pêche et au commerce des pelleteries.

Ce fut l'une des grandes, Oumanak, que le *Saint-Enoch* releva à cinq milles dans le nord, et dont on aperçut le volcan Chicaldinskoï, haut de neuf mille pieds, qui était en pleine éruption. M. Bourcart ne jugea pas à propos de s'en approcher davantage, craignant, avec ces vents d'ouest, de rencontrer une mer furieuse.

Ce groupe des Aléoutiennes ferme au sud le bassin de Behring, que l'Amérique avec le littoral de l'Alaska, l'Asie avec le littoral du Kamtchatka, limitent à l'est et à l'ouest. Ce groupe présente cette particularité de décrire une

courbe dont la convexité est tournée vers la haute mer – particularité qu’offrent aussi, dans leur disposition géométrale, les Kouriles, les Liou-Khieou, les Philippines et l’ensemble des terres de l’empire du Japon.

Au cours de cette navigation, le docteur Filhiol put suivre du regard les capricieux contours de cet archipel, hérissé de monts volcaniques, et dont les abords sont extrêmement dangereux durant la mauvaise saison.

En longeant cette convexité, le *Saint-Enoch* avait évité les courants contraires. Favorisé par une brise constante, il n’aurait plus qu’à franchir une des branches du Kouro-Sivo, qui, dans le voisinage des Kouriles, remonte obliquement au nord-est vers le détroit de Behring.

Lorsque le *Saint-Enoch* eut dépassé le dernier îlot des Aléoutiennes, il trouva des vents de la partie nord-est. C’était une circonstance très avantageuse pour un navire qui allait mettre le cap au sud-ouest, en direction des Kouriles. Après avoir traversé ce groupe, M. Bourcart espérait relever l’extrême pointe du Kamtchatka

avant une quinzaine de jours.

Mais, à l'ouvert de la mer de Behring, se déchaîna un terrible coup de vent, auquel un bâtiment moins solidement construit, moins habilement manœuvré, n'eût pas résisté peut-être. Quant à chercher un abri au fond d'une crique des Aléoutiennes, la prudence l'eût déconseillé, ses ancres n'auraient pu tenir, et il se fût brisé sur les récifs.

Cette tourmente, accompagnée d'éclairs, mêlée de grêle et de pluie, dura quarante-huit heures. Pendant la première nuit, le navire faillit engager. Cependant, comme la rafale rugissait avec une violence croissante, la voilure avait été réduite autant que possible – rien que la misaine et le grand hunier au bas ris.

Durant cette redoutable tempête, le docteur Filhiol ne put qu'admirer le sang-froid du capitaine Bourcart, le courage de ses officiers, l'adresse et le dévouement de l'équipage. Il n'y eut que des éloges à donner à maître Ollive pour la promptitude et l'habileté qu'il apportait à l'exécution des manœuvres. Peu s'en fallut que

les embarcations de tribord, bien qu'elles eussent été rentrées en dedans, ne fussent écrasées lorsque les embardées amenaient une telle bande que la mer entrerait par ses dallots.

En de telles conditions, on le comprend, le *Saint-Enoch* n'aurait pu se tenir en cape courante. Ce fut vent arrière qu'il dut fuir, et même, toute une demi-journée, à sec de toile. C'est là une très dangereuse allure, car le bâtiment risque d'être « mangé par la mer ». Lorsqu'il court dans le sens du vent et aussi vite, sa barre n'ayant plus d'action, il est difficile de l'empêcher de se jeter tantôt sur bâbord, tantôt sur tribord. Alors les coups de mer sont le plus à craindre, parce qu'ils assaillent non par l'avant, fait pour leur résister, mais par l'arrière, mal disposé pour recevoir l'assaut des lames.

Il arriva donc que plusieurs trombes liquides balayèrent en grand le pont du *Saint-Enoch*. L'équipage fut sur le point de défoncer les pavois afin de faciliter l'écoulement. Heureusement les dallots suffirent et les panneaux, solidement assujettis, résistèrent. Les hommes, placés au

gouvernail sous la surveillance de maître Ollive, purent conserver le cap à l'ouest.

Le *Saint-Enoch* parvint à s'en tirer sans avaries graves. Le capitaine Bourcart n'eut à regretter que la perte d'un tourmentin qu'on avait essayé d'installer à l'arrière et dont il ne resta bientôt plus que des lambeaux, qui claquaient comme coups de fouet sous les violences de la rafale.

Et ce fut après cette inutile tentative pour se mettre à la cape que le capitaine avait décidé de fuir vent arrière.

La tempête diminua graduellement dans la nuit du 10 au 11 août. Presque au lever de l'aube, maître Ollive put installer une voilure convenable. Ce que l'on devait redouter, c'était que le vent ne se fixât à l'ouest, alors que le *Saint-Enoch* était encore à près de huit cents milles de la terre d'Asie. Il aurait été forcé de lutter contre le vent, et sa marche eût été considérablement retardée. Louvoyer, d'autre part, c'était courir le risque de tomber dans le rapide courant de Kouro-Sivo, d'être emporté

vers le nord-est, ce qui eût peut-être compromis cette campagne de la mer d'Okhotsk.

C'était la grande perplexité du capitaine Bourcart. Confiant dans la solidité de son navire, confiant dans le mérite de ses officiers et de son équipage, il n'avait eu d'autre appréhension que de voir se produire cette saute de vent, qui eût retardé son arrivée aux Kouriles.

« Est-ce que la bonne chance nous abandonnerait, en justifiant les prévisions de ce mauvais augure de Cabidoulin ?... répétait-il quelquefois.

– Il ne sait pas ce qu'il dit, répliquait maître Ollive, et il ferait mieux d'avaler sa langue !... Mais ça lui sort par la bouche comme le souffle d'une baleine par ses évents !... Seulement, c'est toujours rouge qu'il souffle, l'animal ! »

Et, ma foi, s'il fut enchanté de cette réponse, le brave maître d'équipage, on ne saurait trop s'en étonner.

Toutefois, un retard, ne fût-il que d'une quinzaine de jours, aurait été préjudiciable. Vers

le commencement de septembre, les premières glaces se forment dans la mer d'Okhotsk, et, généralement, les baleiniers ne s'y donnent rendez-vous qu'à la fin de l'hiver.

Malgré tout, la tempête passée, on oublia vite que le *Saint-Enoch* s'était une ou deux fois trouvé en perdition. Aussi les plaisanteries de redoubler à l'égard de Jean-Marie Cabidoulin.

« Vois-tu, vieux, lui dit maître Ollive, c'est toi qui nous as valu ce coup de chien, et, si nous manquons la campagne, ce sera encore de ta faute !...

– Eh bien, répondit le tonnelier, il ne fallait pas venir me relancer dans ma boutique de la rue des Tourettes, et m'embarquer sur le *Saint-Enoch*...

– Pour sûr, Cabidoulin, pour sûr !... Mais, si j'étais le capitaine Bourcart, je sais bien ce que je ferais...

– Et que ferais-tu ?...

– Je te mettrais un boulet à chaque pied, et t'enverrais par-dessus le bord !

– C’est peut-être ce qui pourrait m’arriver de plus heureux !... répondit Jean-Marie Cabidoulin, d’une voix grave.

– Le diable le déhale !... s’écria maître Ollive, c’est qu’il parle sérieusement...

– Parce que c’est sérieux, et tu verras comment finira la campagne...

– Aussi bien qu’elle a commencé, vieux... à une condition, pourtant... c’est qu’on te débarque en pleine mer ! »

Du reste, que l’avenir dût ou non donner raison à Jean-Marie Cabidoulin, ce ne fut pas au cours de cette traversée entre Vancouver et les Kouriles que l’équipage eut l’occasion d’allumer sa cabousse. Les vigies en furent pour leurs peines. Les cétacés, extrêmement rares, ne se montraient qu’à de grandes distances. Et pourtant, à cette époque de l’année, ils fréquentent volontiers les approches de la mer de Behring, baleinoptères gigantesques, jubartes parfois longues de trente mètres, culammaks et umgulliks qui en mesurent une cinquantaine. D’où provenait cette rareté ?... Ni M. Bourcart, ni

M. Heurtaux ne parvenaient à se l'expliquer. Est-ce donc que ces animaux, trop vivement poursuivis dans les mers arctiques, cherchaient déjà refuge, ainsi que cela devait se produire plus tard, jusque dans les mers antarctiques ?...

« Eh ! non !... Eh ! non... criait le lieutenant Allotte. Ce que nous ne trouvons pas en-deçà des Kouriles, nous le trouverons au-delà !... C'est dans la mer d'Okhotsk que nous attendent les baleines. Et on la remplirait tout entière rien qu'avec leur huile !... »

Que les fantaisistes prédictions du lieutenant dussent se réaliser, il n'en était pas moins certain qu'il n'y eut pas lieu une seule fois d'amener les pirogues. À noter également qu'on ne voyait aucun bâtiment, et, cependant, en ce mois d'août, il n'est pas d'habitude que les baleiniers aient abandonné ces parages. Peut-être, après tout, étaient-ils déjà en pêche dans la mer d'Okhotsk, où devaient pulluler les souffleurs, au dire de Romain Allotte... Et qui sait si, parmi eux, ne s'y voyait pas le *Repton*, lequel, d'après les informations du capitaine Forth, avait quitté la

baie Marguerite pour rallier les parages nord-ouest du Pacifique ?

« Bon ! si heureuse qu'ait pu être sa campagne, disaient les hommes, il n'aura pas tout pris, et il restera bien quelques baleines pour le *Saint-Enoch* ! »

Cependant les craintes d'un changement de brise ne s'étaient point réalisées. À la suite d'une accalmie de vingt-quatre heures, le vent avait repiqué au sud-est. Plusieurs jours s'écoulèrent. Déjà les oiseaux de mer, – de ceux qui s'aventurent à quelque centaine de milles au large, – éparpillés autour du navire, se reposaient parfois à l'extrémité des vergues. Le navire filait tout dessus, bâbord amures, avec une vitesse moyenne de dix à onze nœuds. La traversée s'accomplissait de telle façon que M. Bourcart eût été mal fondé à se plaindre.

Le 21 août, d'après la double observation de dix heures et de midi par un temps très clair, le point donna cent soixante-cinq degrés trente-sept minutes en longitude et quarante-neuf degrés treize minutes en latitude.

À une heure, le capitaine et les officiers étaient réunis sur la dunette. Le *Saint-Enoch*, incliné sur tribord, laissait derrière lui un sillage plat et se dérobait rapidement à la lame.

Soudain, le second de dire :

« Qu'est-ce que je vois là-bas ?... »

Tous les regards se portèrent au vent du navire, vers une longue bande noirâtre qui paraissait animée d'un singulier mouvement de reptation.

Cette bande, observée au moyen des lunettes, semblait mesurer de deux cent cinquante à trois cents pieds.

« Tiens ! s'écria le lieutenant Allotte en plaisantant, est-ce que ce serait le grand serpent de mer de maître Cabidoulin ?... »

Et, précisément, du gaillard d'avant, la main au-dessus des yeux, le tonnelier regardait en cette direction sans prononcer une parole. Le docteur Filhiol venait de monter sur la dunette, et le capitaine Bourcart dit en lui passant sa longue-vue :

« Voyez... je vous prie...

– Cela ressemble à un écueil au-dessus duquel voltigent de nombreux oiseaux... déclara M. Filhiol, après quelques minutes d'attention.

– Je ne connais pas d'écueil en cet endroit... déclara M. Bourcart.

– Et d'ailleurs, ajouta le lieutenant Coquebert, il est certain que cette bande se déplace... »

Cinq ou six matelots entouraient le tonnelier, qui n'ouvrait pas la bouche, s'il ouvrait les yeux.

Le maître d'équipage lui dit alors :

« Eh bien... vieux... est-ce donc ?... »

Pour toute réponse, Jean-Marie Cabidoulin fit un geste qui signifiait : peut-être !

Le monstre, – si c'était un monstre, – le serpent, – si c'était un serpent, – ondulait à la surface des eaux, près de trois milles au vent du *Saint-Enoch*. Sa tête énorme – si c'était une tête – paraissait pourvue d'une épaisse crinière, telle que les légendes norvégiennes ou autres l'ont toujours donnée aux krakens, aux calmars et aux divers spécimens de la tératologie marine.

Assurément, aucune baleine, même des plus vigoureuses, n'aurait pu résister aux attaques d'un tel géant océanique. Et, au fait, sa présence n'expliquait-elle pas qu'elles eussent déserté cette partie du Pacifique ?... Un navire de cinq à six cents tonnes aurait-il pu se dégager des replis d'un si prodigieux animal ?...

En ce moment, il n'y eut qu'un cri dans tout l'équipage :

« Le serpent de mer... le serpent de mer ! »

Et les regards ne quittèrent plus le monstre en question.

« Capitaine, demanda le lieutenant Allotte, est-ce que vous n'êtes pas curieux de savoir si cette bête-là fournirait autant d'huile qu'une baleine franche ?... Je parie pour deux cent cinquante barils, si nous parvenons à l'amarrer ! »

Depuis l'instant où l'animal avait été signalé, il s'était rapproché d'un demi-mille sous l'action du courant, sans doute. On distinguait mieux ses anneaux, qui se déroulaient par un mouvement

vermiculaire, sa queue en longs zigzags, dont l'extrémité se relevait parfois, sa formidable tête à crinière hérissée, dont il ne s'échappait aucun souffle d'air et d'eau.

À la demande formulée, puis renouvelée par le lieutenant, de mettre les pirogues à la mer, le capitaine Bourcart n'avait pas encore répondu. Cependant MM. Heurtaux et Coquebert s'étant joints à lui, M. Bourcart, après une hésitation assez naturelle, donna l'ordre d'amener deux pirogues, non pour attaquer le monstre, mais afin de l'observer de plus près, car le *Saint-Enoch* n'aurait pu s'en approcher sans courir de longs bords.

Lorsque le tonnelier vit les hommes occupés à déhaler les embarcations, il s'avança vers le capitaine Bourcart, et il lui dit non sans quelque émotion :

« Capitaine... capitaine Bourcart... vous voulez...

– Oui... maître Cabidoulin, je veux savoir à quoi nous en tenir une bonne fois...

- Est-ce... prudent ?...
- En tout cas, c'est à faire !
- Va avec eux !... » ajouta maître Ollive.

Le tonnelier gagna le gaillard sans répondre. Après tout, on s'était si souvent moqué de « son serpent de mer » que peut-être ne regrettait-il pas cette rencontre qui allait lui donner raison.

Les deux pirogues, chacune avec quatre matelots aux avirons, dans l'une le lieutenant Allotte et le harponneur Ducrest, dans l'autre le second Heurtaux et le harponneur Kardek, ayant largué leur amarre, se dirigeaient vers l'animal. Les recommandations du capitaine étaient formelles : on ne devait agir qu'avec la plus absolue prudence.

M. Bourcart, M. Coquebert, le docteur Filhiol et maître Ollive restèrent en observation sur la dunette, après que le navire eut été mis en panne. Le tonnelier, le forgeron, le charpentier, les deux autres harponneurs, le maître d'hôtel, le cuisinier, les matelots, se tenaient à l'avant. Quant aux novices, penchés sur les bastingages, leur

curiosité se mélangeait d'une certaine appréhension.

Tous les yeux suivaient les embarcations. Elles s'avançaient en douceur, et ne furent bientôt plus qu'à une demi-encâblure du prodigieux animal, et chacun s'attendait à ce qu'il se relevât brusquement...

Le monstre demeurait immobile et sa queue ne battait pas la mer.

Alors on vit les pirogues le longer, puis lui jeter les amarres sans qu'il eût fait un mouvement, puis le prendre à la remorque afin de le ramener au navire.

Ce n'était qu'une algue gigantesque dont la racine figurait une tête, un végétal semblable à cet immense ruban que le *Péking* avait rencontré, en 1848, dans les mers du Pacifique.

Et lorsque maître Ollive dit au tonnelier, en ne lui épargnant pas ses moqueries :

« La voilà, ta bête... le voilà, ton fameux serpent de mer !... Un paquet d'herbes... une sargasse... Eh bien... y crois-tu encore, vieux ?... »

– Je crois ce que je crois, répondit Jean-Marie Cabidoulin, et on sera forcé de me croire un jour ou l'autre ! »

8

La mer d'Okhotsk

Les Kouriles, moins nombreuses que les Aléoutiennes, sont pour la plupart des îlots inhabités. Trois ou quatre, cependant, peuvent être considérés comme des îles : telles Paramouchir, Owekotan, Ouchichir, Matoua. Assez boisées, elles possèdent un sol productif. Les autres, rocheuses et sablonneuses, impropres à toute culture sont frappées de stérilité.

Une partie de ce groupe est tributaire de l'empire du Japon, dont il prolonge le domaine. L'autre partie septentrionale relève de la province russe du Kamtchatka. Ses habitants, petits, velus, sont désignés sous le nom de Kamtchadales.

M. Bourcart ne songeait point à relâcher au milieu de ce groupe où il n'avait que faire. Il lui

tardait d'avoir franchi cette barrière qui limite la mer d'Okhotsk au sud et au sud-est afin de commencer sa seconde campagne.

Ce fut en doublant le cap Lopatka, à l'extrémité de la presque île kamtchadale et en laissant Paramouchir sur bâbord, que le *Saint-Enoch* pénétra dans les eaux sibériennes le 23 août, après trente-six jours de navigation depuis Vancouver.

Ce vaste bassin d'Okhotsk, très protégé par cette longue bande des Kouriles, comprend une superficie trois ou quatre fois supérieure à celle de la mer Noire. Tout comme un océan, il a ses tempêtes, parfois d'une extrême impétuosité.

Le passage du *Saint-Enoch* à travers le détroit fut marqué par un accident peu grave, mais qui aurait pu l'être.

Le bâtiment se trouvait à l'endroit le plus resserré de l'inlet, lorsque, sous l'action d'un courant, son étrave vint à heurter un haut-fond dont la position était inexactement indiquée sur la carte.

Le capitaine Bourcart était alors sur la dunette, près de l'homme de barre, et le second près du bastingage de bâbord, en observation.

Dès le choc, qui fut assez léger, ce commandement se fit entendre :

« À masquer les trois huniers ! »

Aussitôt l'équipage se mit sur les bras des vergues, et elles furent orientées de telle sorte que, le vent prenant sa voilure à revers, le *Saint-Enoch* put se dégager en culant.

Mais le capitaine Bourcart vit que cette manœuvre serait insuffisante. Il serait nécessaire d'élonger une ancre à l'arrière pour se haler dessus.

À l'instant même, le canot fut lancé à la mer avec une ancre à jet, et le lieutenant Coquebert, accompagné de deux novices, s'occupa de la mouiller à un endroit convenable.

Le choc, on le répète, n'avait pas été rude. Un navire aussi solidement construit que le *Saint-Enoch* devait s'en tirer sans aucun dommage.

Au surplus, comme il avait touché à mer

basse, vraisemblablement, dès que la marée se ferait sentir, son ancre l'empêchant de s'engraver davantage, il se relèverait de lui-même.

Le premier soin de M. Bourcart avait été d'envoyer le maître d'équipage et le charpentier à la pompe. Tous deux reconnurent que le bâtiment ne faisait point eau. Nulle apparence d'avaries ni dans le bordé ni dans la membrure.

Il ne s'agissait plus que d'attendre le flot, ce qui ne tarda guère et, après quelques râcléments de sa quille, le *Saint-Enoch* se retira du bas-fond. Ses voiles furent aussitôt orientées, et, une heure après, il donnait dans la mer d'Okhotsk.

Les vigies reprirent alors leur poste sur les barres du grand mât et du mat de misaine, afin de signaler les souffleurs qui passeraient à bonne distance. Personne ne doutait de réussir ici comme à la baie Marguerite ou à la Nouvelle-Zélande. Avant deux mois, le *Saint-Enoch*, de retour à Vancouver, aurait écoulé son second chargement à des prix non moins avantageux que le premier.

Le ciel était très pur. Il ventait une jolie brise

du sud-est. La mer se gonflait en longues houles sans déferler, et les embarcations ne risquaient pas d'être gênées dans leur marche.

Il y avait un certain nombre de navires en vue, – des baleiniers pour la plupart. Probablement ils exploitaient ces parages depuis quelques semaines, et poursuivraient leur campagne jusqu'à l'hiver. Les autres bâtiments étaient à destination de Nicolaïevsk, d'Okhotsk, d'Ayan, les principaux ports de cette région, ou ils en sortaient pour regagner le large.

À cette époque déjà, Nicolaïevsk, capitale de la province de l'Amour, située presque à l'embouchure du grand fleuve de ce nom, formait une ville importante dont le commerce prenait d'année en année une plus grande extension. Elle offrait un port très abrité sur le détroit de Tartarie, qui sépare le littoral de la longue île de Sakhalin.

Peut-être, dans l'esprit de Jean-Marie Cabidoulin, l'échouage du *Saint-Enoch* avait-il ouvert l'ère des mauvaises chances. Non point que le tonnelier se fût expliqué à ce sujet d'une façon catégorique ; mais il n'aurait pas fallu le

pousser très vivement.

À noter toutefois que le début de cette campagne dans la mer d'Okhotsk ne fut pas heureux.

Pendant la matinée, une baleine souffla à deux milles environ, – une baleine franche, sur laquelle M. Bourcart fit amener les quatre pirogues. En vain se mirent-elles à sa poursuite. Impossible de la revoir, après qu'elle eut plongé à trois reprises, et tout à fait hors de portée.

Le lendemain, même tentative, même insuccès. Les embarcations revinrent à bord sans que les harponneurs eussent lancé le harpon.

Ce n'étaient donc pas les baleines qui manquaient dans cette mer. Quelques autres furent encore signalées par les vigies. Mais très farouches ou très effarouchées, elles ne se laissaient pas rejoindre. Les navires en vue étaient-ils plus favorisés ?... Il n'y avait pas lieu de le croire.

On se figure aisément que l'équipage en concevait un très légitime dépit. Plus que

quiconque enrageait le lieutenant Allotte, et on pouvait craindre que, le cas échéant, il ne s'abandonnât à quelque imprudence, malgré les recommandations réitérées du capitaine Bourcart.

Celui-ci prit alors la résolution de conduire le *Saint-Enoch* aux îles Chantar, où il avait déjà passé deux saisons dans des conditions excellentes.

Trois mois plus tôt, les baleiniers de la mer d'Okhotsk eussent rencontré les dernières glaces de l'hiver. Non encore désagrégées ou fondues, elles auraient rendu la pêche moins facile. Les navires sont contraints d'élonger les ice-fields, afin d'en contourner l'extrémité. Souvent même, deux ou trois jours s'écoulent avant qu'ils découvrent une clairière qui permette de faire bonne route.

Mais, au mois d'août, la mer est entièrement libre, même en sa partie septentrionale. Ce qu'il y avait plutôt à craindre, c'était la formation des « young-ices », les jeunes glaces, avant que la seconde campagne du *Saint-Enoch* eût pris fin.

Le 29, on eut connaissance des îles Chantar,

groupées au fond de la baie, dans cette crique resserrée qui échancre plus profondément le littoral de la province de l'Amour.

Au-delà s'ouvre une seconde baie, nommée baie Finisto ou du Sud-Ouest, qui n'offre pas beaucoup de fond. M. Bourcart la connaissait et vint y reprendre son ancien mouillage.

Là se produisit un nouvel accident – très grave cette fois.

Au moment où l'ancre touchait, deux matelots venaient de se hisser à la vergue du petit hunier afin de dégager une des manœuvres du mat de misaine.

Lorsque la chaîne de l'ancre fut raide, maître Ollive reçut l'ordre de faire amener les huniers. Par malheur, on oublia de crier aux matelots de se défier et de bien se tenir.

Or, à l'instant où, les drisses larguées, la voile retombait à la hauteur du chouque, l'un des matelots avait une jambe sur les haubans, l'autre sur le marchepied de la vergue. Surpris dans cette position, il n'eut pas le temps de s'accrocher par

les mains aux haubans, et, lâchant prise, il tomba sur le bord de la pirogue du second, puis fut rejeté à la mer.

Cette fois, cet infortuné, – il se nommait Rollat et n'avait pas trente ans, – moins heureux que son camarade qui, on ne l'a pas oublié, avait été sauvé dans des circonstances identiques sur les parages de la Nouvelle-Zélande, disparut sous les flots.

Aussitôt le canot fut mis dehors en même temps que des bouées étaient lancées par-dessus les bastingages.

Sans doute, Rollat s'était grièvement blessé, peut-être un bras ou une jambe cassés. Il ne remonta pas à la surface, et c'est en vain que ses camarades essayèrent de le retrouver.

C'était la première victime de cette campagne du *Saint-Enoch*, le premier de ceux qui ne reviennent pas toujours au port.

L'impression que causa cet accident fut profonde. Rollat, ce bon matelot, très apprécié de ses chefs, très aimé de tous, on ne le reverrait

plus.

Ce qui amena le charpentier à dire au maître d'équipage :

« Est-ce que, décidément, cela va aller mal ?... »

Plusieurs jours s'écoulèrent, et, si quelques baleines furent aperçues, aucune ne put être amarrée. Le capitaine d'un navire norvégien, qui vint en relâche dans la baie Finisto, déclara que, de mémoire d'homme, on n'avait jamais vu saison si mauvaise. Selon lui, la mer d'Okhotsk ne tarderait pas à être abandonnée comme lieu de pêche.

Ce matin-là, au moment où un bâtiment passait à l'ouvert de la baie, le lieutenant Coquebert de s'écrier :

« Eh !... mais... le voilà !... »

– Qui ?... demanda M. Heurtaux.

– Le *Repton* ! »

En effet, le baleinier anglais, cap au nord-est, se montrait à moins de deux milles.

S'il avait été reconnu du *Saint-Enoch*, nul doute qu'il n'eût également reconnu le trois-mâts français. D'ailleurs, pas plus cette fois que la première, le capitaine King ne chercha à entrer en communication avec le capitaine Bourcart.

« Eh ! qu'il aille au diable !... s'écria Romain Allotte.

– Il ne paraît pas avoir été plus heureux dans la mer d'Okhotsk que dans la baie Marguerite... fit observer M. Heurtaux.

– En effet, déclara le lieutenant Coquebert, il n'est pas lourdement chargé, et s'il a le quart de ses barils pleins, cela m'étonnerait...

– Après tout, dit alors M. Bourcart, les autres bâtiments ne semblent pas avoir fait meilleure pêche cette année... Doit-on en conclure que, pour une cause ou une autre, les baleines ont abandonné ces parages pour n'y jamais revenir ? »

Dans tous les cas, il était douteux qu'il fût possible au *Saint-Enoch* de faire bonne campagne avant l'apparition des glaces.

En cet endroit même, sans parler des quelques ports qu'elle possède, la côte n'est point tout à fait déserte. Les habitants descendent fréquemment des montagnes de l'intérieur, et il n'y a pas à s'inquiéter autrement de leur présence.

Mais, lorsque les hommes vont à terre pour couper du bois, s'ils n'ont rien à craindre des bipèdes, ils doivent prendre des précautions contre certains quadrupèdes fort dangereux. Les ours, nombreux dans la province, sortent en bandes des forêts voisines, attirés par les carcasses de baleines échouées sur la grève, et dont ils paraissent très amateurs.

Aussi les gens du *Saint-Enoch*, en corvée, se munissaient-ils de lances, afin de se défendre contre les agressions de ces plantigrades.

C'est d'une autre façon que procèdent les Russes. En présence d'un ours, ils opèrent avec une adresse toute particulière. Attendant l'animal de pied ferme, agenouillés sur le sol, ils mettent les deux mains sur leur tête en tenant un couteau. Dès que l'ours s'est précipité sur eux, il s'enferme

de lui-même, et, le ventre traversé, tombe à côté de son courageux adversaire.

Cependant, presque chaque jour, après avoir levé l'ancre, le *Saint-Enoch* louvoyait hors de la baie Finisto à la recherche des souffleurs, et il rentrait le soir à son mouillage sans avoir réussi.

D'autres fois, servi par un bon vent, sous ses trois huniers, sa misaine, ses focs, il prenait le large, les vigies en observation, les pirogues prêtes. Mais c'est à peine si un cétacé était signalé par vingt-quatre heures, et à de telles distances qu'on ne pouvait songer à le poursuivre.

Le *Saint-Enoch* vint alors en vue d'Ayan, petit port de la côte occidentale, où le commerce des pelleteries a pris une grande importance.

Là, l'équipage put ramener à bord un baleineau de moyenne taille – de l'espèce de ceux que les Américains nomment « krampsess ». Il flottait mort et ne rendit que six barils d'une huile à peu près semblable à celle des cachalots.

On le voit, les résultats de cette campagne

dans le nord du Pacifique menaçaient d'être nuls.

« Et encore, répétait M. Heurtaux au docteur Filhiol, si nous étions en hiver, on se rabattrait sur les loups marins... À partir d'octobre, ils fréquentent les glaces de la mer d'Okhotsk, et leurs fourrures se vendent assez cher.

– Par malheur, monsieur Heurtaux, l'hiver n'arrivera pas avant quelques semaines, et, à cette époque, le *Saint-Enoch* aura quitté ces parages...

– Alors, monsieur Filhiol, nous reviendrons, la cale... autant dire le ventre vide ! »

Il est très vrai que, dès la formation des premières glaces, ces amphibiens, loups marins ou autres, apparaissent par centaines, si ce n'est même par milliers, à la surface des ice-fields. Tandis qu'ils se chauffent au soleil, il est facile de les capturer, à la condition de les surprendre endormis. Les pirogues s'approchent à la voile. Quelques hommes débarquent, saisissent l'animal par les pattes de derrière et le transportent dans l'embarcation. D'ailleurs, ces loups marins, très défiants, ont l'ouïe extrêmement fine, le regard d'une acuité surprenante. Aussi, dès que l'éveil

est donné à l'un d'eux, les voilà tous en rumeur, et la bande a vite fait de s'enfuir sous les glaces.

Le 4 septembre, le lieutenant Coquebert rencontra encore une baleine morte. Après lui avoir passé l'amarre de queue, il la ramena à bord, où elle fut mise en position d'être virée le lendemain.

On alluma donc la cabousse, et la journée entière fut employée à fondre le lard. Ce qu'il y eut à remarquer, c'est que cet animal récemment blessé au flanc, n'avait certainement pas été frappé d'un coup de harpon. La blessure était due à la morsure de quelque squal. Au total, cette baleine ne donna que quarante-cinq barils d'huile.

D'ordinaire, lors des pêches dans la mer d'Okhotsk, on procède autrement que sur les autres parages. Les pirogues, envoyées loin du navire, restent cinq à six jours parfois avant de revenir à bord. Ne pas en conclure qu'elles demeurent tout ce temps à la mer. Au soir, après avoir regagné la côte, elles sont tirées à sec afin que la marée ne les enlève pas. Puis les hommes

construisent des huttes de branchages, prennent leur repas, restent jusqu'à l'aube, en se gardant contre l'attaque des ours, et se remettent en chasse.

Plusieurs jours s'écoulèrent avant que le *Saint-Enoch* eût repris son mouillage de la baie Finisto. Il remonta même au nord jusqu'en vue de la bourgade d'Okhotsk, port fréquenté du littoral, mais il n'y fit point relâche.

M. Bourcart, qui ne perdait pas tout espoir, voulut pousser du côté de la presqu'île kamtchadale, où les souffleurs s'étaient peut-être réfugiés en attendant l'époque de franchir les passes des Kouriles.

Or, c'était précisément ce qu'avait fait le *Repton*, après avoir mis à bord quelques centaines de barils.

Le *Saint-Enoch*, profitant d'une bonne brise du sud-ouest, se dirigea vers cette étroite portion de la mer d'Okhotsk, comprise entre la presqu'île et la côte sibérienne.

Son ancrage choisi à deux ou trois milles de

terre, presque à la hauteur du petit port de Yamsk, le capitaine Bourcart décida d'envoyer trois pirogues à la recherche des baleines, sans leur fixer un délai de retour, à la condition de ne point se séparer.

Les pirogues du second et des deux lieutenants furent désignées pour naviguer de conserve, avec les harponneurs Kardek, Durut et Ducrest, quatre hommes, deux novices, et les engins nécessaires, lances, fusils lance-bombes et louchets.

Parties à huit heures, les pirogues se dirigèrent vers le nord-ouest en longeant la côte. Une légère brise favorisait leur marche, et elles eurent bientôt perdu de vue, au revers d'une pointe, le lieu du mouillage.

La matinée écoulée, aucun cétacé n'avait été aperçu au large. C'était à se demander si, pour la même cause peut-être, ils n'avaient point déserté la mer d'Okhotsk comme la baie Marguerite.

Cependant, vers quatre heures après midi, plusieurs jets s'élevèrent à trois milles dans le nord-est, — des souffles blancs d'une intermittence régulière. Des baleines s'ébattaient

à la surface de la mer, bien vivantes celles-ci.

Par malheur, la journée était trop avancée pour permettre de s'amener dessus. Déjà le soleil déclinait vers les montagnes sibériennes de l'ouest. Le soir serait venu avant qu'il eût été possible de lancer le harpon, et la prudence commandait de ne point demeurer la nuit en mer.

M. Heurtaux fit donc signal aux deux pirogues qui se trouvaient à un demi-mille au vent, et lorsqu'elles furent toutes trois bord à bord :

« À terre ! ordonna-t-il. Demain, dès le petit jour, nous pousserons au large. »

Peut-être Romain Allotte eût-il préféré continuer la chasse ; mais il dut obéir. Au total, la résolution de M. Heurtaux était sage. À courir dans ces conditions, jusqu'où les embarcations risquaient-elles d'être entraînées ?... Et ne fallait-il pas tenir compte de la distance de onze ou douze milles qui les séparait alors du *Saint-Enoch* ?...

Lorsqu'elles eurent rallié la terre au fond d'une anse étroite, les hommes les halèrent sur le

sable. Pour sept ou huit heures à relâcher sur la côte, M. Heurtaux ne jugea point qu'il fût indispensable de construire une hutte. On mangea sous les arbres, un groupe de grands chênes très touffus ; puis on se coucha à terre pour dormir.

Toutefois, M. Heurtaux prit la précaution de mettre un homme de garde. Armé d'une lance et d'un harpon, il serait relevé de deux heures en deux heures, afin de défendre le campement contre l'attaque des ours.

« Et voilà comment, ainsi que le dit le lieutenant Allotte, faute de pêcher à la baleine, on pêche à l'ours ! »

La nuit ne fut aucunement troublée, si ce n'est par des hurlements lointains, et, dès les primes lueurs de l'aube, tout le monde était sur pied.

En quelques instants, les matelots eurent déhalé les trois pirogues, qui prirent le large.

Temps de brume – ce qui est assez fréquent en ce mois sous cette latitude. Aussi le regard se limitait-il à la distance, d'un demi-mille. Très probablement ce brouillard se dissiperait après

quelques heures de soleil.

Cette éclaircie survint dans la matinée, et, bien que le ciel restât brouillé dans ses hautes zones, la vue put s'étendre jusqu'à l'horizon.

Les pirogues s'étaient dirigées vers le nord-est, chacune ayant sa liberté de mouvement, et on ne s'étonnera pas que le lieutenant Allotte, stimulant ses hommes, eût tenu la tête. Il fut donc le premier à signaler une baleine qui soufflait à trois milles au vent, et toutes les mesures furent prises pour l'amarrer.

Les trois embarcations commencèrent à manœuvrer de manière à rejoindre l'animal. Il fallait, autant que possible, éviter de lui donner l'éveil. D'ailleurs, il venait de plonger, d'où nécessité d'attendre qu'il reparût.

Lorsqu'il revint à la surface, le lieutenant Coquebert était à meilleure distance pour le piquer. Le harponneur Durut, debout à l'avant, tandis que les matelots appuyaient sur les avirons, se tint prêt à lancer le harpon d'une main vigoureuse.

Ce baleinoptère de grande taille, la tête tournée au large, ne soupçonnait pas le danger. En se retournant, il passa si près de l'embarcation que Durut, très adroitement, put le frapper de ses deux harpons au-dessous des nageoires pectorales.

L'animal ne fit aucun mouvement, comme s'il n'eût pas senti le coup. Ce fut heureux, car, à ce moment, la moitié de son corps étant engagée sous l'embarcation, il eût suffi d'un coup de queue pour la mettre en pièces.

Soudain il sonda, mais si brusquement et à une telle profondeur que la ligne échappa des mains du lieutenant, et celui-ci n'eut que le temps de fixer sa bouée au bout.

Lorsque le baleinoptère émergea, M. Heurtaux en était très rapproché. Kardek lança son harpon, et, cette fois, il ne fut pas nécessaire de filer de la ligne.

Les deux autres pirogues arrivèrent alors. Des coups de lance furent portés. Le louchet trancha une des nageoires du cétacé, qui, après avoir soufflé rouge, expira sans s'être trop violemment

débatu.

Il s'agissait maintenant de le remorquer jusqu'au *Saint-Enoch*. Or, la distance était assez considérable – cinq milles au moins. Ce serait là une grosse besogne.

Aussi M. Heurtaux de dire au premier lieutenant :

« Coquebert, larguez votre amarre et profitez de la brise pour rallier le mouillage de Yamsk... Le capitaine Bourcart se hâtera d'appareiller, et il coupera notre route en mettant le cap au nord-est...

– C'est entendu, répondit le lieutenant.

– Je pense que vous aurez rejoint le *Saint-Enoch* avant la nuit, reprit M. Heurtaux. Dans tous les cas, s'il faut attendre jusqu'au jour, nous attendrons. Avec une masse pareille à la remorque, nous ne gagnerons guère un mille à l'heure. »

C'est ce qu'il y avait de mieux à faire. Aussi la pirogue, après avoir hissé sa voile et garni ses avirons, prit-elle direction vers la côte.

Quant aux deux autres embarcations, le courant les favorisant, lentement, il est vrai, elles suivirent la même direction.

Dans ces conditions, il ne pouvait être question de passer la nuit sur le littoral, éloigné de plus de quatre milles. D'ailleurs, si le lieutenant Coquebert n'était pas retardé, peut-être le *Saint-Enoch* serait-il arrivé avant le soir.

Malheureusement, vers cinq heures, les brumes commencèrent à s'épaissir, le vent tomba, et le rayon de vue se restreignit à une centaine de toises :

« Voici un brouillard qui va gêner le capitaine Bourcart..., dit M. Heurtaux.

– En admettant que la pirogue ait pu retrouver son mouillage... fit observer le harponneur Kardek.

– Pas d'autre parti à prendre que de rester sur la baleine..., ajouta le lieutenant Allotte.

– En effet », répondit M. Heurtaux.

Les provisions furent tirées des sacs, viande salée et biscuit, eau douce et tafia. Les hommes

mangèrent et s'étendirent pour dormir jusqu'au lever du jour. Cependant la nuit ne fut pas absolument tranquille. Vers une heure du matin, les pirogues, secouées par un violent roulis, risquèrent de rompre leurs amarres et il fallut les doubler.

D'où venait cette étrange agitation de la mer ?... Personne ne put en donner l'explication. M. Heurtaux eut la pensée que quelque grand steamer passait à petite distance et en même temps la crainte d'être abordé au milieu des brumes.

Aussitôt un des matelots donna nombre de coups de cornet, auxquels il ne fut pas répondu. On n'entendit ni les patouillements d'une hélice, ni les échappements de vapeur qui accompagnent un steamer en marche, pas plus qu'on n'entrevit la lueur des fanaux.

Cette tumultueuse agitation se prolongea pendant quarante minutes, et fut si forte par instants que M. Heurtaux songeait presque à abandonner le baleinoptère.

Cependant cet état de choses prit fin et la nuit

s'acheva tranquillement.

Quelle avait été la cause de ce trouble des eaux ? Ni M. Heurtaux, ni le lieutenant Allotte ne pouvaient l'imaginer. Un steamer ?... Mais, dans ce cas, le trouble n'eût pas duré si longtemps. Et puis, il semblait qu'on avait entendu de formidables hennissements, des ronflements très différents de ceux que produit la vapeur à travers les soupapes.

Au jour, le brouillard se leva comme la veille. Le *Saint-Enoch* n'apparaissait pas encore. La brise soufflait à peine, il est vrai. Toutefois, vers neuf heures, le vent ayant fraîchi, un des harponneurs le signala dans le sud-ouest, en bonne route.

Lorsqu'il ne fut plus qu'à une demi-encâblure, M. Bourcart mit en panne, et les pirogues amenèrent le baleinoptère, auquel on passa l'amarre de queue dès qu'il fut contre le bord.

Il fallut presque la journée entière pour le virer, car il était énorme. Le lendemain, la cabousse s'alluma, et, après un travail qui exigea quarante-huit heures, le tonnelier Cabidoulin

chiffra à cent vingt-cinq barils la quantité d'huile envoyée en bas.

Quelques jours plus tard, le *Saint-Enoch* alla prendre un nouveau mouillage près de la côte kamtchadale. Les pirogues recommencèrent leurs recherches. Ce fut sans grand succès : deux baleines piquées, de petit volume, trois autres rencontrées mortes, les flancs ouverts, les entrailles déchirées, et dont il n'y eut rien à tirer. Avaient-elles succombé dans quelque violente attaque ?... C'était inexplicable.

Décidément, la bonne chance ne se prononçait plus pour le *Saint-Enoch*, et, sans aller jusqu'aux fâcheux pronostics de Jean-Marie Cabidoulin, tout portait à croire que cette seconde campagne serait peu fructueuse.

En effet, la saison touchait à sa fin. Jamais les baleiniers ne la prolongeaient au delà de septembre dans les eaux sibériennes. Déjà le froid piquait et les hommes avaient dû prendre leurs vêtements d'hiver. La colonne thermométrique oscillait autour de zéro. Avec l'abaissement de la température, les gros mauvais temps régneraient

sur la mer d'Okhotsk. Les glaces commençaient à se former le long du littoral. Puis l'ice-field gagnerait peu à peu vers le large, et, dans ces conditions, on sait combien la pêche est difficile, pour ne pas dire impossible.

Au surplus, si le *Saint-Enoch* n'avait pas été favorisé, il ne semblait pas que les autres baleiniers l'eussent été davantage, à s'en rapporter aux informations recueillies par le capitaine Bourcart soit aux îles Chantar, soit à Ayan, soit à Yamsk. Aussi la plupart des bâtiments cherchaient-ils à regagner quelque lieu d'hivernage.

Il en fut de même du *Repton*, que la vigie signala dans la matinée du 31. Toujours lège, il filait à pleines voiles vers l'est, afin sans doute de franchir la barrière des Kouriles. Très probablement le *Saint-Enoch* serait le dernier à quitter la mer d'Okhotsk. Le jour était venu de le faire, ou il eut couru le risque d'être bloqué.

D'après les relevés de maître Cabidoulin, le chargement n'atteignait pas alors cinq cent cinquante barils – à peine le tiers de ce que

pouvait contenir la cale.

« Je pense, dit M. Heurtaux, qu'il n'y a plus rien à tenter ici, et nous ne devons pas nous attarder...

– C'est mon avis, répondit M. Bourcart, et profitons de ce que les passes des Kouriles sont encore ouvertes...

– Votre intention, capitaine, demanda le docteur Filhiol, est-elle de retourner à Vancouver ?...

– Probablement, répondit M. Bourcart. Mais, avant cette longue traversée, le *Saint-Enoch* ira relâcher au Kamtchatka. »

Cette relâche était tout indiquée en vue de renouveler les provisions de viande fraîche. Au besoin même, on aurait pu hiverner à Pétropavlosk.

Le *Saint-Enoch* appareilla donc et, le cap au sud-est, descendit le long de la côte kamtchadale. Après avoir doublé la pointe Lopatka, il remonta vers le nord et, le 4 octobre dans l'après-midi, se trouva en vue de Pétropavlosk.

9

Au Kamtchatka

Le Kamtchatka, cette longue péninsule sibérienne, arrosée par la rivière de ce nom, se développe entre la mer d'Okhotsk et l'océan Glacial arctique. Elle ne mesure pas moins de treize cent cinquante kilomètres sur une largeur de quatre cents.

Cette province appartient aux Russes depuis 1806. Après avoir fait partie du gouvernement d'Irkoutsk, elle forme une des huit grandes divisions dont se compose la Sibérie au point de vue administratif.

Le Kamtchatka est relativement peu peuplé. À peine un habitant par kilomètre superficiel, et il est visible que la population ne tend pas à s'accroître. En outre, le sol paraît peu susceptible

de culture bien que la température moyenne y soit moins froide qu'en d'autres parties de la Sibérie. Il est semé de laves, de pierres poreuses, de cendres provenant des déjections volcaniques. Son ossature est principalement indiquée par une grande chaîne découpée qui court au nord et au sud, plus rapprochée du littoral de l'est et dont plusieurs sommets sont fort élevés. Cette chaîne ne s'arrête pas sur l'extrême limite de la presqu'île. Au delà du cap Lopatka, elle se prolonge à travers le chapelet des Kouriles jusqu'au voisinage des terres du Japon.

Les ports ne manquent point à la côte occidentale en remontant l'isthme qui réunit le Kamtchatka au continent asiatique, Karajinsk, Chalwesk, Swaschink, Chaljulinsk, Osernowsk. Le plus important est, sans contredit, Petropavlovsk, situé à deux cent cinquante kilomètres environ du cap Lopatka.

C'est dans ce port que le *Saint-Enoch* vint mouiller vers cinq heures du soir, à la date du 4 octobre. L'ancre tomba aussi près de terre que le permit son tirant d'eau, au fond de cette baie

d'Avatcha, assez vaste pour contenir toutes les flottes du monde.

Le *Repton* s'y trouvait déjà en relâche.

Si le docteur Filhiol avait jamais formé le rêve de visiter la capitale du Kamtchatka, il allait le réaliser dans les conditions les plus favorables. Sous ce climat salubre, d'où se dégage un air sain et humide, il est rare que l'horizon soit parfaitement net. Ce jour-là, pourtant, dès l'entrée du navire dans la baie d'Avatcha, on put suivre du regard le long profil de ce magnifique panorama de montagnes.

Des volcans nombreux s'ouvrent dans cette chaîne : le Schiwelusch, le Schiwelz, le Kronosker, le Kortazker, le Powbrotnaja, l'Asatschinska, et enfin, en arrière de la bourgade si pittoresquement encadrée, le Koriatski, blanc de neige, dont le cratère vomissait des vapeurs fuligineuses mêlées de flammes.

Quant à la ville, encore à l'état rudimentaire, elle ne se composait que d'une agglomération d'habitations en bois. Au pied des hautes montagnes, on eût dit un de ces jouets d'enfant

dont les maisonnettes sont éparpillées sans ordre. De ces diverses pièces, la plus curieuse est une petite église du culte grec, de couleur vermillon, à toiture verte, et son clocher distant d'une cinquantaine de pas.

Deux navigateurs, l'un Danois, l'autre Français, sont honorés de monuments commémoratifs, à Pétropavlosk : Behring et le commandant de Lapérouse ; une colonne pour le premier, une construction octogonale, blindée de plaques de fer, pour le second.

Ce n'est pas dans cette province que le docteur Filhiol eût rencontré des établissements agricoles de quelque importance. Grâce à l'humidité persistante, le sol est surtout riche par ses pâturages, et il donne jusqu'à trois coupes annuelles. Quant aux graminées, elles sont peu abondantes, et les légumes y réussissent médiocrement exception faite pour les choux-fleurs, qui atteignent des proportions colossales. On n'y voit que des champs d'orge et d'avoine, peut-être plus productifs que dans les autres parties de la Sibérie septentrionale, le climat étant

moins rude entre les deux mers qui baignent la presqu'île.

M. Bourcart ne comptait séjourner à Pétropavlosk que le temps de s'y procurer de la viande fraîche. En réalité, la question n'était pas encore résolue à propos de l'hivernage du *Saint-Enoch*.

Ce fut l'objet d'une conversation entre M. Heurtaux et lui, – conversation dans laquelle il s'agissait de prendre une décision définitive.

Et voici ce que dit le capitaine Bourcart :

« Je ne crois pas, en tout cas, que nous devons passer l'hiver dans le port de Pétropavlovsk, bien qu'un navire n'ait rien à y craindre des glaces, puisque la baie d'Avatcha reste toujours libre même par les plus grands froids.

– Capitaine, demanda le second, est-ce que vous songeriez à regagner Vancouver ?...

– Probablement, ne fût-ce que pour y vendre ce que nous avons d'huile dans nos barils ?...

– Un tiers de chargement... tout au plus !... répondit le second.

– Je le sais, Heurtaux, mais pourquoi ne pas profiter de l'élévation des cours, et qui sait s'ils tiendront jusqu'à l'année prochaine ?...

– Ils ne baisseront pas, capitaine, si les baleines, comme il semble, veulent abandonner ces parages du Pacifique septentrional.

– Il y a là quelque chose de vraiment inexplicable, répondit M. Bourcart, et peut-être les baleiniers ne seront-ils plus tentés de revenir dans la mer d'Okhotsk...

– Si nous retournons à Victoria, reprit M. Heurtaux, le *Saint-Enoch* y passera-t-il l'hiver ?...

– C'est ce que nous déciderons plus tard... La traversée de Pétropavlosk à Victoria durera de six à sept semaines, pour peu qu'elle soit contrariée, et qui sait si nous n'aurons pas en route occasion d'amarrer deux ou trois baleines !... Enfin... il faut bien qu'elles soient quelque part, puisqu'on ne les rencontre ni dans la mer d'Okhotsk ni dans la baie Marguerite...

– Il est possible qu'elles recherchent le détroit de Behring, capitaine...

– Cela peut être, Heurtaux, mais la saison est trop avancée pour nous élever si haut en latitude... Nous serions bientôt arrêtés par la banquise... Non... pendant la traversée, tâchons de donner quelques coups de harpon...

– À propos, fit observer le second, ne serait-il pas préférable de retourner dans la Nouvelle-Zélande au lieu d’hiverner à Victoria ?...

– J’y ai songé, répondit M. Bourcart. Toutefois, pour se décider, attendons que le *Saint-Enoch* ait relâché à Vancouver.

– En somme, capitaine, il n’est point question de revenir en Europe ?...

– Non... pas avant d’avoir fait une complète saison l’année prochaine...

– Ainsi, demanda M. Heurtaux en terminant, nous ne tarderons pas à quitter Pétropavlovsk !...

– Dès que nos approvisionnements seront achevés », répondit M. Bourcart.

Ces projets, portés à la connaissance de l’équipage, reçurent l’approbation générale, – moins celle du tonnelier.

Aussi, ce jour-là, lorsque maître Ollive le tint dans un des cabarets de la bourgade devant une bouteille de vodka :

« Eh bien... vieux... ton opinion sur les résolutions du capitaine ?... lui dit-il.

– Mon opinion, répondit Jean-Marie Cabidoulin, est que le *Saint-Enoch* ferait mieux de ne pas retourner à Vancouver...

– Et pourquoi ?...

– Parce que la route n'est pas sûre !

– Tu voudrais hiverner à Pétropavlovsk ?...

– Pas davantage.

– Alors ?...

– Alors le mieux serait de mettre cap au sud pour revenir en Europe...

– C'est ton idée ?...

– C'est mon idée... et c'est la bonne ! »

Le *Saint-Enoch*, sauf quelques réparations peu importantes, n'avait qu'à renouveler ses vivres frais et sa provision de combustible. C'était une indispensable besogne dont l'équipage s'occupa

sans retard.

On vit, d'ailleurs, que le *Repton* le faisait également, ce qui indiquait les mêmes desseins. Il semblait donc probable que le capitaine King appareillerait sous peu de jours. Pour quelle destination ?... M. Bourcart n'avait pu le savoir.

Quant au docteur Filhiol, il consacra les loisirs de cette relâche à visiter les environs, ainsi qu'à Victoria, il est vrai, dans un rayon infiniment plus restreint. Au point de vue de la facilité des déplacements, le Kamtchatka n'en était pas encore où en était l'île de Vancouver.

Quant à sa population, elle présentait un type très différent de celui des Indiens qui habitent l'Alaska et la Colombie anglaise. Ces indigènes ont les épaules larges, les yeux saillants, les mâchoires accusées, les lèvres épaisses, la chevelure noire, – des gens robustes, mais d'une caractéristique laideur. Et combien la nature s'est montrée sage en leur ayant donné aussi peu que possible de nez dans un pays où les débris de poissons, laissés en plein air, affectent si désagréablement le nerf olfactif !

Les hommes ont le teint d'un brun jaunâtre et il est blanc chez les femmes, autant qu'on peut en juger. D'habitude, ces coquettes se couvrent le visage d'une baudruche fixée à la colle et se fardent d'un rouge de varech mélangé de graisse de poisson.

Quant à l'habillement, il se compose de peaux teintées en jaune avec l'écorce du saule, de chemises en toile de Russie ou de Boukhara, de pantalons que revêtent les deux sexes. À tout prendre, les Kamtchadales, sous ce rapport, seraient aisément confondus avec les habitants de l'Asie septentrionale.

Au surplus, les coutumes locales, la manière de vivre sont les mêmes qu'en Sibérie sous la puissante administration moscovite, et c'est la religion orthodoxe que professe la population.

Il convient d'ajouter que, grâce à la salubrité du climat, les Kamtchadales jouissent d'une santé excellente, et les maladies sont rares dans le pays.

« Les médecins n'y feraient pas fortune ! » dut se dire le docteur Filhiol, en voyant ces hommes, ces femmes, doués d'une remarquable vigueur,

d'une souplesse peu ordinaire, dues à la pratique constante des exercices physiques, et qui ne grisonnent jamais avant l'âge de soixante ans.

Du reste, la population de Pétropavlovsk se montrait bienveillante, hospitalière, et, s'il y a un défaut à lui reprocher, c'est de n'aimer que le plaisir.

Et, en réalité, pourquoi s'astreindre au travail, lorsqu'on peut se nourrir à peu de frais ? Le poisson, le saumon surtout, sans parler des dauphins, abonde sur ce littoral, et les chiens eux-mêmes s'en nourrissent presque exclusivement. Ces chiens maigres et robustes, on les emploie au tirage des traîneaux. Un instinct très sûr leur permet de s'orienter au milieu de si fréquentes tempêtes de neige. À noter que les Kamtchadales ne sont pas seulement pêcheurs. Les quadrupèdes ne manquent point, zibelines, hermines, loutres, rennes, loups, moutons sauvages, dont la chasse est assez fructueuse.

Les ours noirs se rencontrent également en grand nombre dans les montagnes de la presqu'île. Aussi redoutables que leurs

congénères de la baie d'Okhotsk, il faut prendre certaines précautions. Lorsqu'on s'aventure aux environs de Pétropavlovsk, des agressions sont toujours à craindre.

La capitale du Kamtchatka ne comptait pas alors plus de onze cents habitants. Sous Nicolas I^{er}, elle fut entourée de fortifications que, pendant la guerre de 1855, les flottes combinées anglo-françaises détruisirent en partie. Ces fortifications se relèveront, sans doute, car Pétropavlovsk est un point stratégique de grande importance, et il importe de garantir cette superbe baie d'Avatcha contre toute attaque.

L'équipage du *Saint-Enoch* s'occupa aussi de refaire la provision de bois en vue d'une longue traversée, et pour le cas où l'on pêcherait quelque baleine. Mais se procurer ce combustible sur le littoral du Kamtchatka ne fut pas aussi facile que sur le littoral de la mer d'Okhotsk.

Les hommes durent s'éloigner de trois ou quatre milles pour se rendre à une forêt qui couvre les premières rampes du volcan de Koroatski. Il y eut donc nécessité d'organiser un

transport par traîneaux attelés de chiens, afin de rapporter le bois à bord.

Dès le 6 octobre, maître Cabidoulin, le charpentier Thomas et six matelots, munis de scies et de haches, montèrent dans un traîneau, loué par le capitaine Bourcart, et que dirigeait son conducteur indigène avec l'adresse d'un véritable moujik.

Au sortir de la ville, le traîneau suivit un chemin, plutôt sentier que route, qui sinuait entre les champs d'avoine et d'orge. Puis il s'engagea à travers de vastes pâturages dont la dernière coupe venait d'être faite et qu'arrosaient nombre de creeks. Ce trajet rapidement enlevé par les chiens, la forêt fut atteinte vers sept heures et demie.

Ce n'était, à vrai dire, qu'une futaie de pins, de mélèzes et autres arbres résineux à verdure permanente. Une douzaine de baleiniers auraient eu peine à s'y approvisionner à leur suffisance.

Aussi le charpentier Thomas de dire :

« Décidément, ce n'est point le Kamtchatka

qui ferait bouillir les cabousses !...

– Il y a là plus de bois que nous n'en brûlerons..., répondit maître Cabidoulin.

– Et pourquoi ?...

– Parce que les baleines sont allées au diable, et il est bien inutile de couper des arbres quand on n'aura pas de feu à entretenir sous les pots !...

– Soit, reprit le charpentier, mais d'autres ne sont pas de cet avis et comptent encore sur quelques coups de harpon ! »

En effet, à cet endroit, une équipe travaillait sur la lisière du sentier.

C'étaient précisément une demi-douzaine de matelots du *Repton* qui, depuis la veille, avaient commencé cette besogne sous la direction du second, Strok. Peut-être le navire anglais devait-il faire voile pour Vancouver comme le *Saint-Enoch* ?...

Après tout, n'y eût-il là qu'une centaine d'arbres, les deux baleiniers en auraient leur suffisance. Les hommes ne viendraient donc pas à se disputer une racine ou une branche. Ni la

cabousse de l'Anglais, ni la cabousse du Français ne chômeraient, faute de combustible.

Au surplus, par prudence, le charpentier ne conduisit pas son équipe du côté occupé par les gens du *Repton*. On ne s'était pas fréquenté sur mer, on ne se fréquenterait pas sur terre. Avec juste raison, M. Bourcart avait recommandé, le cas échéant, d'éviter tout contact entre les deux équipages. Aussi les matelots du *Saint-Enoch* se mirent-ils au travail à l'autre extrémité du sentier, et, dès le premier jour, deux stères de bois furent rapportés à bord.

Mais il arriva ceci : le dernier jour, malgré les conseils du capitaine Bourcart, les équipes du *Repton* et du *Saint-Enoch* finirent par se rencontrer et se quereller à propos d'un arbre.

Les Anglais n'étaient point endurants, les Français pas davantage, et on ne se trouvait là ni en France ni en Angleterre, – terrain neutre, s'il en fût.

Bientôt, des propos malséants commencèrent à s'échanger, et des propos aux coups il n'y a pas loin entre matelots de nationalité différente. On le

sait, la rancune de l'équipage du *Saint-Enoch* datait déjà de quelques mois.

Or, pendant la dispute que ni maître Cabidoulin ni Thomas ne purent empêcher, le matelot Germinet fut brutalement poussé par le charpentier du *Repton*. Cet être grossier, à demi ivre de whisky et de gin, vomit toute la série d'injures qui sortent si abondamment d'une bouche saxonne.

Aussitôt les deux équipes de s'avancer l'une vers l'autre. Il ne parut pas, d'ailleurs, que le second Strok fit le moindre effort pour retenir les siens, et peut-être allait-on en venir aux mains.

En premier lieu, Germinet, n'étant pas d'humeur à garder la bourrade qu'il avait reçue, sauta d'un bond sur l'Anglais, lui arracha son surouet et le piétina en s'écriant :

« Si le *Repton* n'a pas salué le *Saint-Enoch*, du moins cet English-là aura mis chapeau bas devant nous !...

– Bien envoyé ! » ajoutèrent ses camarades.

De ces deux équipes en nombre égal, on ne

pouvait dire laquelle l'emporterait dans la lutte. Ces matelots, dont l'animation s'accroissait, étaient armés de haches et de couteaux. S'ils se jetaient les uns sur les autres, il y aurait du sang répandu, et peut-être mort d'homme.

Aussi, tout d'abord, le charpentier et maître Cabidoulin cherchèrent-ils à calmer leurs compagnons, qui allaient prendre l'offensive. De son côté, le second Strok, comprenant la gravité d'une rixe, parvint à retenir les gens du *Repton*.

Bref, il n'y eut que des injures échangées en deux langues, et les Français se remirent au travail. D'ailleurs l'abattage fut terminé ce jour-là, et les équipages n'auraient plus l'occasion de se rencontrer.

Deux heures après, le tonnelier, le charpentier et leurs hommes étaient de retour à bord avec le traîneau. Et lorsque M. Bourcart apprit ce qui s'était passé :

« Heureusement, le *Saint-Enoch* ne tardera pas à lever l'ancre, dit-il, car cela finirait mal ! »

En effet, il y avait à craindre que les matelots

des deux navires de plus en plus surexcités, ne fussent amenés à se battre dans les rues de Pétropavlovsk, au risque d'être appréhendés par la police russe. Aussi, désireux d'éviter une collision et ses suites dans les cabarets, le capitaine Bourcart et le capitaine King ne donnèrent-ils plus permission de descendre à terre.

Il est vrai, le *Saint-Enoch* et le *Repton* étant mouillés à moins d'une encâblure l'un de l'autre, les provocations partaient et s'entendaient des deux bords. Donc, le mieux serait de hâter les préparatifs, d'embarquer les dernières provisions, d'appareiller le plus tôt possible, puis, une fois en mer, de ne point naviguer de conserve et surtout de ne pas se diriger vers le même port.

Entre-temps un incident se produisit qui était de nature à retarder le départ du navire français et du navire anglais.

Dans l'après-midi du 8 octobre, bien qu'il régnât une petite brise du large très favorable à la pêche, on fut très surpris de voir les chaloupes kamtchadales forcer de voile pour regagner le

port. Telle avait été la précipitation de cette fuite que plusieurs rentraient sans leurs filets, abandonnés à l'ouvert de la baie d'Avatcha.

Et voici ce dont la population de Pétropavlovsk ne tarda pas à avoir connaissance :

À un demi-mille au large de la baie, toute cette flottille de pêche venait d'être frappée d'épouvante à la vue d'un monstre marin de taille gigantesque. Ce monstre glissait à la surface des eaux que sa queue battait avec une incroyable violence. Sans doute, il fallait faire la part des imaginations surexcitées, de la peur bien naturelle dont tous ces pêcheurs furent saisis. À les entendre, cet animal ne mesurait pas moins de trois cents pieds de long sur une grosseur variant de quinze à vingt, la tête pourvue d'une crinière, le corps très renflé en son milieu, et – ajoutaient quelques-uns – armé de pinces formidables comme un énorme crustacé.

Décidément, si ce n'était pas le serpent de Jean-Marie Cabidoulin, et à la condition que ce ne fût pas une illusion, cette partie de mer, au large de la baie d'Avatcha, avait été ou était

encore fréquentée par un de ces animaux prodigieux auxquels il ne serait plus possible d'attribuer une origine légendaire. Que ce fût une immense algue, de l'espèce de celle que le *Saint-Enoch* avait rencontrée au delà des Aléoutiennes, non, et pas d'erreur à ce sujet. Il s'agissait bien d'un être vivant, ainsi que l'affirmaient les cinquante ou soixante pêcheurs qui venaient de rentrer au port. D'une telle taille, il devait avoir une telle puissance qu'un bâtiment de la grandeur du *Repton* ou du *Saint-Enoch* n'aurait pu lui résister.

Et alors, M. Bourcart, ses officiers, son équipage, de se demander si ce n'était pas la présence dudit monstre dans ces parages du Pacifique-Nord qui avait provoqué la fuite des baleines, si ce n'était pas ce géant océanique qui les avait chassées de la baie Marguerite d'abord, de la mer d'Okhotsk ensuite... celui dont le capitaine de l'*Iwing* avait parlé et qui, après avoir traversé cette partie de l'Océan, venait d'être signalé dans les eaux kamtchadales...

Voilà ce que chacun se demandait à bord du

Saint-Enoch, et n'était-ce pas Jean-Marie Cabidoulin qui avait raison contre tout le monde en affirmant l'existence du grand serpent de mer ou autre monstrueuse bête de ce genre ?...

Il y eut donc grosses et passionnées discussions à ce sujet dans le carré comme dans le poste.

Les pêcheurs, sous l'empire d'une panique, n'avaient-ils point cru voir ce qu'ils n'avaient pas vu ?...

C'était l'opinion de M. Bourcart, du second, du docteur Filhiol et de maître Ollive. Quant aux deux lieutenants, ils se montraient moins affirmatifs. En ce qui concernait l'équipage, la grande majorité n'admettait point l'erreur. Pour eux, l'apparition du monstre ne faisait aucun doute.

« Après tout, dit M. Heurtaux, que ce soit vrai ou faux, que cet animal extraordinaire existe ou non, nous n'allons point remettre notre départ, je pense...

– Je n'y songe pas, répondit M. Bourcart, et il

n'y a pas lieu de rien changer à nos projets.

– Que diable ! s'écria Romain Allotte, le monstre, si monstrueux qu'il soit, n'avalera pas le *Saint-Enoch* comme fait un requin d'un quartier de lard !...

– D'ailleurs, dit le docteur Filhiol, dans l'intérêt général, mieux vaut savoir à quoi s'en tenir...

– C'est mon avis, répondit M. Bourcart, et, après-demain, nous mettrons en mer. »

Au total, on approuva la résolution du capitaine. Et quelle gloire pour le bâtiment et l'équipage qui parviendraient à purger ces parages d'un pareil monstre !

« Eh bien... vieux... dit maître Ollive au tonnelier, on partira tout de même, et si l'on s'en repent...

– Il sera trop tard... répondit Jean-Marie Cabidoulin.

– Alors... il faudrait ne plus jamais naviguer ?...

– Jamais.

- Ta tête déménage... vieux !...
- Avoueras-tu que, de nous deux, celui qui avait raison, c'est moi ?...
- Allons donc !... répliqua maître Ollive en haussant les épaules.
- Moi... te dis-je... puisqu'il est là... le serpent de mer...
- Nous verrons bien...
- C'est tout vu ! »

Et, au fond, le tonnelier se trouvait entre la crainte que devait inspirer l'apparition du monstre et la satisfaction d'avoir toujours cru à son existence.

En attendant, la terreur régnait dans cette bourgade de Pétropavlovsk. On l'imaginera volontiers, ce n'était pas cette population superstitieuse qui eût mis en doute d'abord l'arrivée de l'animal dans les eaux sibériennes. Personne n'aurait admis que les pêcheurs se fussent trompés. Ce n'étaient point des Kamtchadales qui se seraient montrés sceptiques devant les plus invraisemblables légendes de

l'Océan.

Donc, les habitants ne cessaient de surveiller la baie d'Avatcha, redoutant que le terrible animal y cherchât refuge. Quelque énorme lame se soulevait-elle au large, c'était lui qui troublait l'Océan jusque dans ses profondeurs !... Quelque formidable rumeur traversait-elle l'espace, c'était lui qui battait les airs de sa puissante queue !... Et il s'avançait jusqu'au port, si, à la fois ophidien et saurien, cet amphibie s'élançait hors des eaux et se jetait sur la ville ?... Il ne serait pas moins redoutable sur terre que sur mer !... Et comment lui échapper ?...

Cependant le *Saint-Enoch* et le *Repton* activaient leurs préparatifs. Quelles que fussent les idées des Anglais au sujet de cet être apocalyptique, ils allaient mettre à la voile, probablement le même jour que le navire français. Puisque le capitaine King et son équipage n'hésitaient pas à partir, le capitaine Bourcart et le sien pouvaient-ils ne point suivre son exemple ?...

Il résulte de là que, le 10 octobre, dans la

matinée, les deux bâtiments levèrent l'ancre à la même heure pour profiter de la marée. Puis, le pavillon à la corne, servis par une petite brise de terre, ils traversèrent la baie d'Avatcha, cap à l'est, comme s'ils naviguaient de conserve.

Après tout, en prévision d'une redoutable rencontre, qui sait malgré leurs antipathies, s'ils ne seraient pas conduits à se prêter assistance ?...

Quant à la population de Pétropavlovsk, en proie à l'épouvante, son seul espoir était que le monstre, après s'être acharné contre le *Repton* et le *Saint-Enoch*, s'éloignerait des eaux sibériennes !

10

Coup double

Tandis que les deux navires gagnaient le large, à six ou sept encâblures l'un de l'autre, les eaux furent surveillées avec autant d'attention que d'inquiétude. Il est vrai, plus de quarante-huit heures s'étaient écoulées, et, depuis la rentrée hâtive des pêcheurs kamtchadales, la tranquillité de la baie n'avait point été troublée. Cependant la terreur des habitants de Pétropavlovsk ne devait se calmer de longtemps. Ce n'est point l'hiver qui les défendrait contre les attaques du monstre, puisque cette baie d'Avatcha n'est jamais prise par les glaces. D'ailleurs, vînt-elle à se congeler, pour peu que ledit monstre fût apte à se mouvoir sur terre comme sur mer, la bourgade n'eût pas été à l'abri de ses agressions.

Le certain, c'est que les équipages ne virent rien de suspect ni à bord du *Saint-Enoch* ni, sans doute, à bord du *Repton*. Les longues-vues s'étaient dirigées vers tous les points de l'horizon et du littoral... Pas une seule fois la surface des eaux ne révéla quelque agitation intérieure. Sous l'action de la brise, la mer se gonflait en longues houles, et c'est à peine si les lames déferlaient du côté du large.

Le *Saint-Enoch*, – sa conserve, également, s'il est permis de lui donner ce nom, – portait voiles hautes et basses, amures à bâbord. Le capitaine Bourcart se trouvait au vent du capitaine King, et, en lofant d'un quart, il ne tarda pas à accroître la distance qui séparait les deux navires.

Au sortir de la baie, mer absolument déserte. Ni fumées ni voiles à l'horizon. Probablement nombre de semaines s'écouleraient avant que les pêcheurs de la baie d'Avatcha voulussent se risquer au dehors. Et qui sait si ces parages du Nord-Pacifique ne seraient pas délaissés pendant toute la durée de l'hiver ?...

Trois jours se passèrent. La navigation ne fut

signalée par aucun incident ou accident. Les vigies du *Saint-Enoch* n'aperçurent rien qui indiquât la présence du géant océanique dont s'épouvantait Pétropavlovsk. Et, pourtant, elles avaient fait bonne garde, – trois harponneurs dans les barres du grand mât, du mât de misaine et du mât d'artimon.

Mais si le grand serpent de mer ne se montra point, M. Bourcart n'eut pas l'occasion, non plus, d'amener ses pirogues. Ni cachalots ni baleines. Aussi l'équipage se dépitait-il en constatant que les résultats de cette seconde campagne seraient nuls.

« En vérité, ne cessait de répéter M. Bourcart, tout cela est inexplicable !... Il y a quelque chose dont on ne peut se rendre compte ! À cette époque de l'année, dans le nord du Pacifique, les souffleurs abondent d'ordinaire, et on les chasse jusqu'à la mi-novembre... Nous n'en voyons pas un seul... et même, comme s'ils avaient fui ces parages, il n'y a pas plus de baleiniers que de baleines !

– Cependant, faisait observer le docteur

Filhiol, si les cétacés ne sont pas ici, ils sont ailleurs, car je ne suppose pas que vous en soyez à croire que l'espèce ait disparu...

– À moins que le monstre ne les ait avalés jusqu'au dernier !... répondit le lieutenant Allotte...

– Ma foi, reprit M. Filhiol, en quittant Pétropavlovsk, je ne croyais guère à l'existence de cet animal extraordinaire, et maintenant je n'y crois pas du tout... Les pêcheurs ont été le jouet d'une illusion... Ils auront aperçu quelque poulpe à la surface des eaux, et leur épouvante lui aura donné des dimensions gigantesques !... Un serpent de mer long de trois cents pieds, c'est une légende qu'il aurait fallu envoyer à l'ancien *Constitutionnel* ! »

Toutefois, telle n'était pas l'opinion à bord du *Saint-Enoch*. Les novices, la plupart des matelots, écoutaient le tonnelier qui ne cessait de les effrayer par ses histoires à faire dresser les cheveux sur la tête des chauves... comme le disait le charpentier Férut. Et pourtant, à force de ne rien voir, ne finirait-on pas par ne rien croire ?...

Jean-Marie Cabidoulin ne se rendait pas. À son avis, les pêcheurs de Pétropavlovsk n'avaient point fait erreur. Le monstre marin existait en réalité, et non dans l'imagination de ces pauvres gens. Le tonnelier n'avait pas eu besoin de cette nouvelle rencontre pour être édifié, et aux quelques plaisanteries qui lui furent faites, ce jour-là, il répondit :

« Le *Saint-Enoch* n'aurait pas connaissance de l'animal, il ne le trouverait pas sur sa route, que cela ne changerait rien aux choses... Les Kamtchadales l'ont vu, d'autres le verront encore et ne s'en tireront peut-être pas à bon compte... Et je suis certain que nous mêmes...

– Quand ?... demanda maître Ollive.

– Plus tôt que tu ne penses, déclara le tonnelier, et pour notre malheur...

– Bouteille de tafia, vieux, que nous n'en verrons pas même le bout de la queue, de ton serpent, avant l'arrivée du *Saint-Enoch* à Vancouver ?...

– Tu peux bien en parier deux... et trois... et la

demi-douzaine...

– Pourquoi ?...

– Parce que tu n’auras jamais à les payer... ni à Victoria... ni ailleurs ! »

Et, dans l’esprit de cet entêté de Jean-Marie Cabidoulin, sa réponse signifiait que le *Saint-Enoch* ne reviendrait pas de ce dernier voyage.

Pendant la matinée du 13 octobre, les deux navires se perdirent de vue. Depuis vingt-quatre heures, ils ne suivaient plus la même direction, et le *Repton*, ayant serré le vent, se trouvait plus haut en latitude.

Le temps ne cessait de se maintenir avec une mer assez belle. La brise variait du sud-ouest au nord-ouest, par conséquent très favorable à cette navigation vers les terres d’Amérique. Les observations de M. Bourcart le mettaient alors à quatre cents lieues du littoral asiatique, c’est-à-dire environ au tiers de la traversée.

Le Pacifique était absolument désert, depuis que le baleinier anglais gagnait vers le nord. Aussi loin que se prolongeait le regard, rien

n'apparaissait sur toute l'étendue des eaux, à peine troublées par le sillage. Les oiseaux de grand vol ne se transportaient plus à cette distance de la côte. Si le vent tenait, le *Saint-Enoch* ne tarderait pas à prendre connaissance des Aléoutiennes.

Il était à remarquer que, depuis le départ, les lignes mises à la traîne ne ramenaient aucun poisson. Aussi la nourriture se réduisait-elle aux seuls approvisionnements du bord. D'habitude, cependant, en cette partie de l'Océan, les navires font bonne pêche. C'est par centaines qu'ils prennent des bonites, des congres, des roussettes, des anges, des spares, des dorades et autres espèces. Ils naviguent même au milieu des bandes de squales, de marsouins, de dauphins, d'espadons. Or, – ce qui ne laissait pas d'être singulier, – il semblait que tout être vivant eût fui ces parages.

Du reste, les vigies ne signalaient point la présence d'un animal exceptionnel par sa forme ou ses dimensions. Et, certes, il n'aurait pas échappé aux yeux vigilants de Jean-Marie

Cabidoulin. Assis sur l'emplanture du beaupré, s'abritant de sa main afin de mieux voir, toujours en observation, il ne répondait même pas à qui lui adressait la parole. Ce que les matelots entendaient murmurer entre ses dents, c'était pour lui, non pour les autres.

Vers trois heures, dans l'après-midi du 13, à l'extrême étonnement des officiers et de l'équipage, voici que ce cri tomba des barres du grand mât :

« Baleine par tribord derrière ! »

Le harponneur Durut venait d'apercevoir un cétacé au large du *Saint-Enoch*. En effet, en direction du nord-est, une masse noirâtre se berçait aux ondulations de la houle.

Aussitôt toutes les longues-vues de se porter vers la masse en question...

Et, d'abord, le harponneur ne s'était-il pas trompé ? S'agissait-il d'une baleine ou de la coque d'un bâtiment naufragé ?... Et de part et d'autre s'échangèrent les propos suivants :

« Si c'est une baleine, fit observer le lieutenant

Allotte, elle est absolument immobile...

– Peut-être, répondit le lieutenant Coquebert, se prépare-t-elle à plonger ?...

– À moins qu'elle ne soit endormie..., répliqua M. Heurtaux.

– Dans tous les cas, reprit Romain Allotte, sachons ce qui en est, si le capitaine veut donner des ordres... »

M. Bourcart ne répondait pas et, sa longue-vue aux yeux, ne cessait d'observer l'animal...

Près de lui, appuyé contre la rambarde, le docteur Filhiol regardait avec une égale attention, et finit par dire :

« Il se pourrait que ce fût encore une de ces baleines mortes comme nous en avons déjà rencontré...

– Morte ?... s'écria le lieutenant Allotte...

– Et même que ce ne soit pas une baleine..., ajouta le capitaine Bourcart.

– Que serait-ce donc ?... demanda le lieutenant Coquebert.

– Une épave..., un navire abandonné... »

Il eût été d'ailleurs difficile de se prononcer, car la masse flottait à non moins de six milles du *Saint-Enoch*.

« Capitaine ?... reprit le lieutenant Allotte.

– Oui », répondit M. Bourcart, qui comprenait l'impatience du jeune officier.

Aussitôt il commanda de mettre la barre dessous et de raidir les écoutes. Le navire, changeant légèrement sa direction, mit le cap au nord-est.

Avant quatre heures, le *Saint-Enoch* n'était plus qu'à la distance d'un demi-mille.

Impossible de se tromper, ce n'était pas une coque en dérive, c'était bien un cétacé de grande taille dont on ne pouvait encore dire qu'il fût mort ou vivant.

Et alors M. Heurtaux de laisser retomber sa longue-vue en déclarant :

« Si cette baleine-là est endormie, nous n'aurons pas grand'peine à la piquer ! »

Les pirogues du second et des deux lieutenants furent amenées sur l'animal. S'il était vivant, on lui donnerait la chasse ; s'il était mort, on le remorquerait au *Saint-Enoch*. Il rendrait sans doute une centaine de barils, car M. Bourcart en avait rarement rencontré d'une telle taille.

Les trois embarcations démarrèrent, tandis que le bâtiment mettait en panne.

Cette fois, les officiers, laissant de côté tout amour-propre, ne cherchèrent point à se devancer. Voiles hissées, les pirogues marchèrent de conserve et n'armèrent les avirons qu'un quart de mille avant d'accoster la baleine. Elles se séparèrent alors de manière à lui couper la route, en cas qu'elle voulût prendre la fuite.

Tant de précautions n'étaient point nécessaires, et le second de crier presque aussitôt :

« Pas à craindre qu'elle s'enfuie ou s'enfonce... celle-là !... »

– Ni qu'elle se réveille !... ajouta le lieutenant Coquebert. Elle est morte...

– Décidément, répliqua Romain Allotte, il n’y a plus que des baleines crevées dans ces parages !...

– Amarrons-la tout de même, répondit M. Heurtaux, car elle en vaut la peine ! »

C’était un énorme baleinoptère, qui ne semblait pas être en état de décomposition avancée, et sa mort ne devait guère remonter qu’à vingt-quatre heures. Il ne se dégageait aucune fétide émanation de cette masse flottante.

Par malheur, lorsque les pirogues eurent contourné l’animal, on vit une large déchirure à son flanc gauche. Les entrailles traînaient à la surface de l’eau. Une portion de la queue manquait. La tête présentait les traces d’une forte collision, et la bouche grande ouverte était dégarnie de ses fanons, qui, décollés des gencives, avaient coulé. Quant au gras de ce corps déchiqueté et imbibé, il n’offrait plus aucune valeur.

« Dommage, dit M. Heurtaux, qu’il n’y ait rien à tirer de cette carcasse !...

– Alors, demanda le lieutenant Allotte, ce n'est pas la peine de la prendre en remorque ?...

– Non, répondit le harponneur Kardek, et elle est dans un tel état que nous en laisserions la moitié en route.

– Au *Saint-Enoch* », commanda M. Heurtaux.

Les trois pirogues, ayant vent debout, garnirent leurs avirons. Mais, comme le bâtiment, après avoir éventé ses voiles, se rapprochait, elles l'eurent bientôt rejoint et furent hissées à bord.

Lorsque M. Bourcart eut entendu le rapport du second :

« Ainsi, dit-il, c'était un baleinoptère ?...

– Oui, monsieur Bourcart.

– Et il n'avait pas été piqué ?...

– Non, certes, déclara M. Heurtaux, et des coups de harpon ne font pas de telles blessures... Il semblerait plutôt que celui-ci aurait été écrasé...

– Écrasé... par qui ?... »

Il n'aurait pas fallu le demander à Jean-Marie Cabidoulin. Ce qu'il aurait répondu, on le devine.

Avait-il donc eu raison contre tous, et ces parages étaient-ils dévastés par un monstre marin de dimensions extraordinaires et de vigueur prodigieuse ?...

La navigation continua, et ce n'est pas du temps que M. Bourcart aurait pu se plaindre. Jamais traversée ne fut mieux favorisée par le vent, et elle serait de courte durée. Si les conditions atmosphériques ne se modifiaient pas, le *Saint-Enoch* n'emploierait, pour regagner Vancouver, que les trois quarts du temps qu'il avait mis à se rendre aux Kouriles. Qu'il eût fait heureuse pêche dans ces parages, et il serait arrivé en bonne époque pour écouler son huile sur le marché de Victoria.

Par malchance, la campagne n'avait point été fructueuse ni dans la mer d'Okhotsk ni depuis le départ de Pétropavlovsk. Les hommes n'avaient pas une seule fois allumé la cabousse, et les deux tiers des barils restaient vides.

Il fallait donc faire contre mauvaise fortune bon cœur, se résigner avec l'espoir que, dans quelques mois, on se dédommagerait sur les

parages de la Nouvelle-Zélande.

Aussi maître Ollive répétait-il aux novices, qui n'avaient pas l'expérience des matelots :

« Voyez-vous, les gars, c'est comme cela, le métier !... Une année on réussit, une année on ne réussit pas, et il n'y a ni à faire l'étonné ni à perdre confiance !... Ce ne sont point les baleines qui courent après le navire, c'est le navire qui court après les baleines, et quand elles ont filé au large, la fine malice est de savoir où les retrouver !... Donc approvisionnez-vous de patience... fourrez-la dans votre sac, mettez votre mouchoir par-dessus... et attendez ! »

Paroles sages, s'il en fut, et mieux valait écouter maître Ollive que maître Cabidoulin, avec lequel le premier terminait invariablement ses conversations en disant :

« Bouteille de tafia tient toujours ?...

– Toujours !... » répliquait le tonnelier.

En vérité, il semblait que plus on allait, plus les choses donnaient raison à Jean-Marie Cabidoulin. Si le *Saint-Enoch* ne rencontra plus

une seule baleine, du moins des débris furent parfois aperçus à la surface de la mer, des restes de pirogues, des coques de navires en dérive. Et, ce qui était à noter, c'est que ces navires paraissaient avoir péri à la suite de collisions... S'ils avaient été abandonnés de leurs équipages, c'est qu'ils ne pouvaient plus tenir la mer.

Dans la journée du 20 octobre, la monotonie de cette traversée fut interrompue. Une occasion s'offrit enfin au *Saint-Enoch* de remplir une partie des barils de sa cale.

Le vent ayant un peu molli depuis la veille, M. Bourcart avait dû faire établir les voiles d'étails et les bonnettes. Un beau soleil éclairait le ciel sans nuages, et l'horizon se dessinait purement sur tout son périmètre.

Vers trois heures, le capitaine Bourcart, le docteur Filhiol et les officiers étaient en train de causer sous la tente de la dunette, lorsque ce cri retentit de nouveau :

« Baleine... baleine ! »

C'était des barres du grand mât que le

harponneur Ducrest venait de pousser ce cri.

« En quelle direction ?... lui fut-il immédiatement demandé par le maître d'équipage.

– À trois milles sous le vent à nous. »

Nul doute, cette fois, car un jet s'élevait en cette direction au-dessus de la mer. L'animal, ayant remonté à la surface après sa plongée, c'était au moment même où s'échappait cette colonne d'air et d'eau que Ducrest l'avait aperçu. Un second jet ne tarda pas à suivre le premier.

On ne s'étonnera pas que le lieutenant Allotte eût fait à l'instant cette remarque :

« Enfin... elle n'est pas morte, celle-là !...

– Non, répliqua M. Heurtaux, et elle ne doit même pas avoir été blessée, puisqu'elle souffle blanc !...

– À la mer, les trois pirogues ! » ordonna M. Bourcart.

Jamais circonstances plus favorables ne s'étaient offertes pour donner chasse, mer plate, petite brise de quoi remplir la voile des

embarcations, encore plusieurs heures de jour qui permettraient de prolonger la poursuite.

En quelques minutes, les pirogues du second et des lieutenants furent à la mer avec leur armement habituel. Dans chacune prirent place MM. Heurtaux, Coquebert, Allotte, un matelot à la barre, quatre aux avirons, les harponneurs Kardek, Durut et Ducrest à l'avant. Puis elles prirent rapidement la direction du nord-est.

M. Heurtaux recommanda aux deux lieutenants d'observer une extrême prudence. Il importait de ne point effaroucher la baleine et de la surprendre. Elle semblait être de forte taille, et, parfois, l'eau, battue d'un formidable coup de sa queue, rejaillissait à une grande hauteur.

Le *Saint-Enoch* sous petite voilure, huniers et trinquette, se rapprochait lentement.

Les trois pirogues marchaient sur la même ligne et, expresse recommandation de M. Bourcart, ne devaient point chercher à se dépasser. Mieux valait qu'elles fussent réunies au moment d'attaquer l'animal.

Donc, le lieutenant Allotte dut modérer son impatience. Ce ne fut pas sans peine, et, de temps en temps, M. Heurtaux était obligé de lui crier :

« Pas si vite... pas si vite, Allotte, et restez dans le rang ! »

Lorsque la baleine avait été aperçue, elle émergeait à trois milles environ du navire, – distance que les embarcations enlevèrent aisément en une demi-heure.

Les voiles furent alors amenées, et les mats couchés sous les bancs, de manière à ne point gêner la manœuvre. Chaque harponneur avait à sa disposition deux harpons, dont l'un de rechange. Les lances bien apointées, les louchets bien aiguisés, étaient à portée de la main. On s'assura que les lignes, lovées dans leurs bailles, ne s'embrouilleraient pas à travers l'engougeure garnie de plomb de l'avant, et seraient facilement tournées sur le montant fixé derrière le tillac. Si l'animal, une fois amarré, fuyait à la surface de la mer ou plongeait dans ses profondeurs, on lui filerait de la ligne.

C'était un baleinoptère ne mesurant pas moins

de vingt-huit à vingt-neuf mètres, de l'espèce des culammaks. Avec des nageoires pectorales longues de trois mètres et une caudale triangulaire de six à sept, il devait peser près de cent tonnes.

Ce culammak, ne donnant aucun signe d'inquiétude, se laissait aller aux balancements d'une houle allongée, son énorme tête tournée au large des embarcations. Pour sûr, Jean-Marie Cabidoulin eût déclaré qu'on en retirerait au minimum deux cents barils d'huile.

Les trois pirogues, une sur chaque flanc, la dernière en arrière, prête à se porter à droite ou à gauche, étaient arrivées sans avoir donné l'éveil.

Durut et Ducrest, debout sur le tillac, balançaient le harpon, attendant le moment de le lancer au-dessous des nageoires de la baleine, de manière à la blesser mortellement. Si elle était atteinte d'un double coup, sa capture n'en serait que plus certaine. En cas qu'une des lignes vînt à se rompre, on la tiendrait du moins avec l'autre, sans craindre de la perdre pendant la durée de son plongeon.

Mais, au moment où la pirogue du lieutenant Allotte allait l'accoster, le culammak, avant que le harponneur eût pu le piquer, se retourna brusquement au risque d'écraser l'embarcation, puis sonda, après avoir frappé la mer d'un si violent coup de queue que l'eau rejaillit à vingt mètres.

Aussitôt les matelots de s'écrier :

« Satanée bête !...

– La voilà en fuite !...

– Pas même un coup de lance dans le gras !...

– Et pas de ligne à lui filer !...

– Et quand remontera-t-elle ?...

– Et où remontera-t-elle ?... »

Ce qu'il y avait de certain, c'est que ce ne serait pas avant une demi-heure, temps égal à celui qui s'était écoulé depuis son premier souffle.

Après le tumultueux remous produit par le coup de queue, la mer était redevenue calme. Les trois pirogues venaient de se rejoindre. M.

Heurtaux et les deux lieutenants étaient bien résolus à ne point abandonner une si belle proie.

Maintenant, il n'y avait qu'à attendre la remontée du culammak qu'il était impossible de suivre à bout de ligne. Ce qu'il y avait à désirer, c'était qu'il se relevât sous le vent, afin que les pirogues pussent le poursuivre à l'aviron et à la voile.

Du reste, aucun autre cétacé ne se montrait en ces parages.

Il était un peu plus de quatre heures, lorsque le culammak apparut de nouveau. À cet instant, s'échappèrent deux jets énormes qui sifflèrent comme une mitraille.

Un demi-mille seulement le séparait des pirogues et sous le vent.

« Hissez les voiles, armez les avirons, et cap dessus... », cria M. Heurtaux.

Une minute après, les embarcations filaient dans la direction indiquée.

Cependant l'animal continuait à s'éloigner vers le nord-est et, son dos émergeant, nageait

avec une certaine vitesse.

La brise ayant quelque peu fraîchi, les pirogues ne laissaient pas de gagner sensiblement sur lui.

De son côté, le capitaine Bourcart, craignant que celles-ci ne fussent entraînées très loin, fit orienter les voiles, afin de ne point les perdre de vue. La route qu'il ferait au nord-est, ce serait cela d'épargné en temps et en fatigues, lorsque les embarcations chercheraient à regagner le bord avec l'animal à la remorque.

La chasse se poursuivait dans ces conditions. Le culammak fuyait toujours, et les harponneurs ne parvenaient pas à l'approcher d'assez près pour le piquer.

Il est certain que les pirogues, réduites à leurs seuls avirons n'auraient pu se tenir si longtemps à cette allure. Heureusement le vent leur vint en aide, et la mer se prêtait à une marche rapide. Toutefois, la nuit n'obligerait-elle pas M. Heurtaux et ses hommes à revenir au *Saint-Enoch* ?... Ils n'étaient point assez munis de vivres pour rester au large jusqu'au lendemain...

Si le baleinoptère n'avait pas été rejoint avant la tombée du jour, force serait de renoncer à continuer la chasse.

Or, il semblait bien qu'il en serait ainsi, et il était près de six heures et demie, lorsque le harponneur Durut, resté debout sur le tillac, cria :

« Navire par l'avant. »

M. Heurtaux se redressa au moment où les lieutenants Coquebert et Allotte cherchaient à apercevoir le bâtiment signalé.

Un trois-mâts, tout dessus, serrant le vent d'aussi près que possible, venait d'apparaître à quatre milles en direction du nord-est.

Que ce fût un baleinier, on n'en pouvait douter. Peut-être même ses vigies avaient-elles vu le culammak qui se trouvait à mi-chemin entre les pirogues et lui.

Soudain, Romain Allotte de s'écrier en baissant sa longue-vue :

« C'est le *Repton*...

– Oui... le *Repton* !... répondit M. Heurtaux. Il semble vouloir nous couper la route...

– Avec ses amures à bâbord... ajouta Yves Coquebert.

– C’est pour venir nous saluer ! » répliqua ironiquement le lieutenant Allotte.

Huit jours s’étaient écoulés depuis que le bâtiment anglais et le bâtiment français s’étaient séparés, après avoir quitté ensemble Pétropavlovsk. Le *Repton* avait mis le cap plus au nord, probablement dans l’intention de gagner la mer de Behring, et voici qu’il reparaisait sans avoir doublé les extrêmes pointes des îles Aléoutiennes.

Le capitaine King voulait-il donc, lui aussi, courir sur l’animal que les pirogues du *Saint-Enoch* poursuivaient depuis trois longues heures ?...

Il y eut certitude à cet égard, lorsque le harponneur Kardek dit à M. Heurtaux :

« Les voici qui mettent leurs embarcations à la mer...

– Évidemment... c’est pour amarrer la baleine..., déclara le lieutenant Coquebert.

– Ils ne l’auront pas ! » répondit résolument Romain Allotte.

Et tous ses compagnons de faire chorus, ce qui ne saurait surprendre.

Cependant, bien que la mer commençât à s’obscurcir, les pirogues du *Repton* filaient à toute vitesse vers le culammak, maintenant immobile, comme s’il hésitait à fuir du côté de l’est ou du côté de l’ouest. Quant aux matelots du *Saint-Enoch*, ils forçaient sur leurs avirons pour les devancer, car, le vent étant tombé, il avait fallu amener les voiles.

« Hardi, les enfants, hardi !... » répétaient M. Heurtaux et les lieutenants, qui stimulaient leurs hommes de la voix et du geste.

Et ceux-ci de crier en souquant ferme :

« Non !... ils ne l’auront pas... ils ne l’auront pas ! »

En fait, la distance à franchir était à peu près égale. Il y avait tout lieu de croire que les pirogues atteindraient le baleinoptère en même temps, à moins qu’il ne disparût dans une

dernière plongée.

Cela va sans dire, il ne s'agissait plus de rester dans le rang ainsi que l'avait ordonné M. Heurtaux. Chaque embarcation poussait pour son propre compte. Comme d'habitude, le lieutenant Allotte se maintenait en avant et ne cessait de répéter :

« Hardi, mes enfants, hardi ! »

De leur côté, les Anglais gagnaient rapidement et même le culammak tendait à se rapprocher d'eux.

D'ailleurs, avant dix minutes, la question serait résolue : ou l'animal aurait été piqué, ou il aurait disparu sous les eaux.

À quelques instants de là, les six pirogues se trouvèrent en face les unes des autres à moins d'une encâblure. Qu'allait-il arriver, étant donnée l'animation des équipages ?...

« Mais cette bête-là veut donc porter son huile aux English ! » s'écria un des matelots de la pirogue Coquebert, en la voyant évoluer vers le *Repton*.

Non ; le culammak s'arrêta lorsque les embarcations n'en étaient plus qu'à une centaine de pieds. Afin d'échapper plus sûrement peut-être se préparait-il à s'enfoncer...

En ce moment, Ducrest, de la pirogue Allotte, brandissant son harpon, le lança, tandis que le harponneur de la pirogue Strok, du *Repton*, lançait le sien.

Le culammak fut atteint. Un jet de sang jaillit de ses évents. Il souffla rouge, battit la mer d'un dernier coup de queue, et, après s'être retourné sur le ventre, demeura immobile.

Mais, dans ce coup double, quel était celui des deux harponneurs qui l'avait frappé mortellement ?...

11

Entre Anglais et Français

Si jamais les dispositions hostiles qui surexcitaient les deux équipages du *Repton* et du *Saint-Enoch* eurent l'occasion de se manifester, ce fut bien, on l'avouera, en la présente circonstance.

Que la baleine eût été d'abord aperçue par les vigies du *Saint-Enoch*, que les Français se fussent les premiers mis à sa poursuite, cela ne pouvait être contesté. Il était de toute évidence que, trois heures auparavant, les pirogues du second et des lieutenants avaient été amenées en vue de chasser le culammak. S'il eût été frappé sur place, on ne l'aurait jamais signalé à bord du bâtiment anglais, qui ne se montrait pas encore au large. Mais il avait fui dans la direction du nord-est, là où, deux

heures après, allait apparaître le *Repton*. Aussi le capitaine King, bien que l'animal fût déjà poursuivi par les embarcations françaises, avait-il mis ses pirogues à la mer. Toutefois, si les deux harpons avaient frappé simultanément celui de l'Anglais n'avait touché le culammak que dans la partie arrière du corps, à la naissance de la queue, tandis que celui de Ducrest avait atteint la nageoire de gauche, pénétré jusqu'au cœur et forcé le culammak à souffler rouge.

Du reste, en admettant qu'il fût juste de faire égale part entre les deux bâtiments, chacun d'eux n'aurait qu'à se féliciter de cette capture. Ni le *Saint-Enoch* ni le *Repton* n'avaient capturé pendant cette dernière saison un baleinoptère qui pût être comparé à celui-ci.

Il va de soi que, chez les Français comme chez les Anglais, personne n'entendait consentir à un partage. Sans doute, l'un des harpons avait fait une blessure telle que la mort s'en était suivie, – coup très heureux et très rare, – mais l'autre avait également atteint l'animal.

Il résulte de cette circonstance que, au moment

où les hommes de M. Heurtaux prenaient leurs dispositions pour passer une remorque autour de la queue, les hommes de M. Strok se préparaient à les imiter.

Et alors, les Anglais, en une sorte de baragouin que les Français comprenaient suffisamment, de s'écrier :

« Au large... les canots du *Saint-Enoch*, au large ! »

Aussitôt, le lieutenant Allotte de répliquer :

« Au large vous-mêmes !... »

– Cette baleine nous appartient de droit..., déclara le second du *Repton*.

– Non... à nous... et elle est de bonne prise !... déclara M. Heurtaux.

– Amarre... amarre ! » commanda M. Strok, ordre qui fut à l'instant répété par le second du *Saint-Enoch*.

En même temps, la pirogue du lieutenant Allotte accosta l'énorme bête et l'amarra, ce qui fut fait aussi par les matelots du *Repton*.

Et si les trois pirogues des Anglais et les trois pirogues des Français se mettaient à haler, non seulement l'animal ne serait amené ni au *Saint-Enoch* ni au *Repton*, mais les remorques ne tarderaient pas à se rompre sous cette double traction en sens contraire.

C'est bien ce qui arriva, après plusieurs efforts simultanés.

Alors, d'accord en cela sur ce point, les pirogues renoncèrent à cette besogne, manœuvrèrent pour se rejoindre, et se trouvèrent presque bord à bord.

Dans la disposition d'esprit où ils étaient, il y avait lieu de croire que les équipages en viendraient aux coups. Les armes ne manquaient pas, harpons de rechange, lances, louchets, sans compter le couteau de poche dont un matelot ne se sépare guère. Le conflit dégénérerait en bataille. Il y aurait effusion de sang, en attendant que les navires eussent pris fait et cause pour leurs pirogues.

À ce moment, le second Strok, d'un geste menaçant, d'une voix irritée, s'adressant à M.

Heurtaux, dont il parlait couramment la langue, dit :

« Avez-vous donc la prétention de contester que cette baleine doive nous appartenir ?... Je vous préviens que nous ne souffrirons pas...

– Et sur quoi fondez-vous votre prétention ?... répliqua M. Heurtaux, après avoir fait signe aux deux lieutenants de le laisser parler.

– Vous demandez sur quoi elle est fondée ?... reprit le second du *Repton*.

– Je le demande !...

– Sur ce que la baleine venait de notre côté, et vous n'auriez pu la rejoindre, si nous ne lui avions barré la route...

– Et moi, j'affirme que, depuis plus de deux heures, nos pirogues avaient été amenées sur elle...

– Après les nôtres, monsieur !... déclara M. Heurtaux.

– Non..., s'écria M. Strok.

– En tout cas, c'est à bord du *Saint-Enoch*

qu'elle a été signalée pour la première fois, alors que votre navire n'était pas même en vue...

– Et qu'importe, puisque vous n'aviez pu l'approcher d'assez près pour la piquer !...

– Tout cela, des mots !... répliqua M. Heurtaux, qui commençait à s'échauffer. Après tout, une baleine n'est pas à celui qui la voit, mais à celui qui la tue...

– Notre harpon, ne l'oubliez pas, a été lancé avant le vôtre !... affirma M. Strok.

– Oui... oui ! crièrent les Anglais, qui brandissaient leurs armes.

– Non... non !... » ripostèrent les Français en menaçant les hommes du *Repton*.

Cette fois, M. Heurtaux n'aurait pu leur imposer silence. Peut-être même ne serait-il pas maître de les retenir...

En effet, les hommes étaient prêts à tomber les uns sur les autres.

M. Heurtaux, voulant tenter un dernier effort, dit au second du *Repton* :

« En admettant, ce qui n'est pas, que votre harpon eût été lancé le premier, il n'a pu faire une blessure mortelle, et c'est le nôtre qui a causé la mort...

– Cela est plus facile à dire qu'à prouver !...

– Ainsi... vous ne voulez pas céder ?...

– Non ! » hurlèrent les Anglais.

Arrivés à ce degré de colère, les équipages n'avaient plus qu'à se battre.

Une circonstance allait mettre les matelots du *Repton* en état d'infériorité, sinon pour commencer, du moins pour continuer la lutte. À en venir aux mains, les Français auraient fini par les obliger à battre en retraite.

En effet, le *Repton*, déhalé sous le vent, n'avait pu se rapprocher avec cette faible brise. Il était encore à un mille et demi, tandis que le *Saint-Enoch* mettait en panne à quelques encablures des pirogues. C'est bien ce qu'avait remarqué M. Strok, et ce qui le fit hésiter à entamer la bataille.

Et, au total, en gens très pratiques, les Anglais

comprirent qu'ils ne pouvaient réussir à l'emporter dans ces conditions désavantageuses. Tout l'équipage du *Saint-Enoch* tomberait sur eux, et ils seraient battus avant que le *Repton* eût pu leur venir en aide. D'ailleurs, le capitaine Bourcart lançait déjà sa première pirogue à la mer, et c'était un renfort d'une dizaine d'hommes prêt à arriver.

Aussi M. Strok de commander à ses matelots, qui se voyaient mal pris :

« À bord ! »

Toutefois, avant d'abandonner la baleine, il ajouta, et d'un ton où la colère le disputait au dépit :

« Nous nous retrouverons !... »

– Quand il vous plaira », répondit M. Heurtaux.

Et ses compagnons ne se gênaient pas pour répéter :

« Enfoncés... les English... enfoncés ! »

Les pirogues de M. Strok, à force d'avirons, se dirigèrent vers le *Repton*, distant alors d'un bon

mille.

Restait à savoir si M. Strok n'avait proféré que de vaines menaces, ou si l'affaire n'allait pas se régler définitivement entre les deux navires.

Le capitaine Bourcart, qui avait embarqué dans la quatrième pirogue, survint en ce moment.

Il fut aussitôt mis au courant, et, après avoir approuvé la conduite de M. Heurtaux, il se contenta de répondre :

« Si le *Repton* vient « raisonner » le *Saint-Enoch*, le *Saint-Enoch* lui donnera des raisons !... En attendant, mes amis, amarrez la baleine. »

Cela se rapportait si bien au sentiment général, que l'équipage poussa de bruyants hurrahs que les Anglais purent entendre. Ah ! le *Repton* ne les avait pas salués !... Eh bien, ils le saluaient de plaisanteries non moins salées que les eaux du Pacifique !

Le baleinoptère fut alors pris en remorque, et tel était son poids que les matelots des quatre embarcations durent souquer vigoureusement pour le conduire au *Saint-Enoch*.

Maître Ollive, le charpentier Férut, le forgeron Thomas s'étaient portés sur le gaillard d'avant. Quant à Jean-Marie Cabidoulin, son avis fut qu'on tirerait deux cents barils du culammak. Avec ce que le *Saint-Enoch* avait déjà dans sa cale, cela lui ferait une demi-cargaison.

« Eh bien, qu'en dis-tu, vieux ?... demanda maître Ollive en interpellant le tonnelier.

– Je dis que ce sera de la bonne huile à filer pendant la prochaine tempête..., répliqua Cabidoulin.

– Allons donc !... il ne nous manquera pas un seul baril en arrivant à Vancouver !... Bouteille va toujours ?...

– Bouteille ! »

Un des novices venait de piquer sept heures et demie du soir. Il était trop tard pour virer la baleine. On se contenta donc de l'amarrer contre le flanc du bâtiment. Le lendemain, dès l'aube, l'équipage procéderait au dépècement, puis à la fonte du gras, et il ne faudrait pas moins de deux jours pleins pour mener cette besogne à bonne

fin.

En somme, il convenait de se féliciter. La traversée de Pétropavlovsk à Victoria permettrait à M. Bourcart de ramener une demi-cargaison. C'était mieux qu'on ne pouvait espérer en ces circonstances. Comme il était probable que les cours n'avaient pas fléchi sur le marché de Victoria, cette seconde campagne donnerait encore d'assez beaux bénéfices.

D'autre part, le *Saint-Enoch* n'avait fait aucune mauvaise rencontre. Au lieu du monstre marin signalé par les pêcheurs kamtchadales, c'était ce magnifique culammak qui était venu se faire amarrer !...

La nuit close, ses voiles sur les cargues, le trois-mâts n'eut plus qu'à attendre le lever du soleil.

Avec le soir, la brise se sentait à peine. La mer était au calme blanc. Le roulis s'accentuait si peu qu'il n'y avait point à craindre pour les amarres qui retenaient la baleine. Quelle perte, et quels regrets, en cas que, pendant la nuit, elle s'en fût allée par le fond !

Il y eut à prendre quelques mesures de précaution ou tout au moins de surveillance. Qui sait si le capitaine King ne voudrait pas donner suite aux menaces de son second, et tenter d'enlever le culammak en attaquant le *Saint-Enoch* ?...

« Cette agression est-elle réellement à craindre ?... demanda le docteur Filhiol.

– Ma foi..., lieutenant Coquebert, avec des Anglais on ne sait jamais sur quoi compter...

– Ce qui est certain, ajouta M. Heurtaux, c'est qu'ils sont partis fort en colère...

– Je le comprends, s'écria le lieutenant Allotte. Un si beau morceau qui leur échappe !...

– Aussi, reprit M. Heurtaux, je ne serais pas autrement surpris s'ils venaient...

– Qu'ils viennent !... répondit le capitaine Bourcart. Nous serons prêts à les recevoir ! »

Et, s'il parlait ainsi, c'est qu'il était sûr de tout son équipage. Ce ne serait pas la première fois que des disputes auraient surgi entre baleiniers au sujet d'un coup de harpon contesté, – disputes

souvent aggravées des plus regrettables violences.

Une sévère surveillance fut donc établie à bord du *Saint-Enoch* et les hommes de quart firent bonne garde. Si, faute de vent, le *Repton* aurait eu grand'peine à rejoindre le *Saint-Enoch*, il pouvait envoyer ses embarcations, et il convenait de ne point se laisser surprendre à la faveur de la nuit.

Du reste, ce qui assura la sécurité du navire français, c'est que, vers dix heures, une brume assez épaisse enveloppa ces parages. Il eût été malaisé de retrouver la place où le *Saint-Enoch* se tenait en panne.

Les heures se passèrent sans alerte. Lorsque le soleil revint, le brouillard, qui ne se dissipa point, aurait caché le *Repton* même à la distance d'un demi-mille. Mais peut-être les Anglais n'avaient-ils pas renoncé à mettre leurs menaces à exécution, et tenteraient-ils une attaque, si les brumes venaient à se lever. Ce ne serait pas le vent qui les aiderait cependant. Aucun souffle ne traversait l'espace, et l'état atmosphérique ne se modifia pas de toute la matinée. L'équipage du

Saint-Enoch put se remettre aux travaux du bord sans être troublé.

Dès l'aube, – 21 octobre, – M. Bourcart avait fait procéder au virage de la baleine, avec ordre de pousser vivement la besogne. Deux garants d'appareils furent passés, et les hommes se relayèrent au guindeau.

Préalablement, maître Ollive, aidé de quelques matelots, avait bagué une chaîne sur la nageoire du dehors, et l'animal tourna sur lui-même, ce qui devait en faciliter le dépècement. La tête fut alors détachée, et, non sans grands efforts, il fallut la mater pour la déposer sur le pont. On s'occupait d'en couper les lippes, la langue, les fanons, opération qui devint facile, après qu'elle eut été divisée en quatre morceaux.

La cabousse allumée, le bois ne manquant pas grâce à l'approvisionnement embarqué à Pétropavlovsk, le cuisinier put entretenir le feu sous les deux pots.

Ce fut dans ces pots que l'on fondit d'abord le gras retiré de la tête, de la langue et des lippes, qui est de qualité plus fine. Puis on procéda au

dépeçage du corps par morceaux de huit à neuf brasses, réduits à deux pieds pour être introduits dans la cabousse.

Toute la matinée et une partie de l'après-midi avaient été consacrées à cet ouvrage. C'est à peine si, vers trois heures, le brouillard s'était quelque peu éclairci. Les vapeurs, à l'état vésiculaire, empêchaient le regard de s'étendre à plus d'un demi-mille autour du *Saint-Enoch*.

Du *Repton*, aucune nouvelle. Il n'aurait pu se rapprocher, faute de brise, à moins d'être remorqué par ses embarcations, ce qui eût occasionné une grosse fatigue.

Cependant M. Bourcart demeura toujours sur le qui-vive. La pirogue du lieutenant Allotte fut même envoyée en reconnaissance vers le nord-est. Elle revint sans avoir rien à signaler, ne s'étant pas aventurée d'une demi-lieue en direction du nord.

Au fond, peut-être, l'équipage n'eût-il pas été fâché d'en venir aux mains avec les Anglais. C'est de tradition chez les Français et surtout chez les marins. Ils songent encore à la revanche

de Waterloo, ces braves gens ! Mais probablement, cette fois, le canon du Mont Saint-Jean ne se ferait pas entendre, et Wellington battrait en retraite vers la haute mer.

La besogne se continua dans d'excellentes conditions. M. Bourcart comptait que la moitié serait fondue pendant cette journée. Il avait donc l'espoir, si le vent se levait, de pouvoir appareiller dès le surlendemain avec deux cents barils de plus dans sa cale.

Une fois, cependant, vers quatre heures, il se produisit une alerte.

Le forgeron Thomas, embarqué dans le petit canot, était en train de consolider une des conassières du gouvernail, lorsqu'il crut entendre une sorte de clapotis du côté de l'ouest.

Était-ce un bruit d'avirons annonçant l'approche des pirogues du *Repton* ?... Les Anglais avaient-ils découvert la position du *Saint-Enoch* ?...

Le forgeron remonta aussitôt et prévint M. Bourcart. Qui sait si le moment n'était pas venu

de décrocher les fusils au râtelier du carré, de se mettre sur la défensive ?

On suspendit le travail et les hommes occupés au dépeçage durent rembarquer.

À défaut des yeux, qui ne pouvaient rendre aucun service au milieu des vapeurs, les oreilles se tendirent. Un absolu silence régnait à bord. On laissa même tomber le feu de la cabousse, qui pétillait. Le plus léger bruit venu du large se fût fait entendre.

Quelques minutes s'écoulèrent. Aucune pirogue ne parut, et, de la part du capitaine King, c'eût été vraiment grande audace que de tenter l'attaque du *Saint-Enoch* dans ces conditions. Bien que le brouillard, s'il gênait les Anglais, leur eût permis de s'approcher sans être aperçus, ceux-ci devaient supposer que M. Bourcart se tiendrait sur ses gardes. Mais, répétait volontiers maître Ollive :

« Rien ne m'étonnerait de la part de John Bull ! »

Cependant, on ne tarda pas à le reconnaître,

c'était une fausse alerte. Le clapotis ne pouvait provenir que de l'une de ces risées capricieuses qui passent à travers les brumes sans avoir la force de les dissiper. Il y eut même à constater que la brise cherchait à se lever, tout en ne se propageant que par souffles intermittents, sans direction fixe. À moins qu'elle ne fraîchît, le ciel resterait brouillé jusqu'au lever du soleil. À ces calmes, assez rares en cette saison et dans cette portion septentrionale de l'océan Pacifique, succéderaient probablement de grands mauvais temps. Il était à craindre que la navigation ne fût pas aussi favorisée qu'elle l'avait été en quittant Pétropavlovsk. Toutefois, comme le trois-mâts s'était toujours bien comporté pendant maintes tempêtes, sans jamais avoir éprouvé d'avaries graves, Jean-Marie Cabidoulin eût été mieux avisé en épargnant ses menaçantes histoires au *Saint-Enoch*, du Havre, capitaine Évariste-Simon Bourcart !

Après tout, pourquoi le navire ne retrouverait-il pas ses bonnes chances de la première campagne, et ne rencontrerait-il pas d'autres baleines qui permettraient de compléter le

chargement avant de mouiller à Vancouver ?...

L'après-midi s'avavançait. Vraisemblablement, cette nuit serait aussi obscure que la précédente. En tout cas, les précautions étaient prises, et, au retour du lieutenant Allotte, les pirogues avaient été rehissées à bord.

En somme, pour la besogne qui restait à faire, mieux valait que le *Saint-Enoch* fût encalminé pendant vingt-quatre heures encore, à la condition qu'un bon vent le poussât vers la côte américaine.

Soudain, un peu avant cinq heures, des sifflements d'une extrême violence déchirèrent l'espace. En même temps, la mer fut extraordinairement troublée jusque dans ses couches profondes. Une immense nappe d'écume blanchit sa surface. Le *Saint-Enoch*, élevé sur le dos d'une énorme lame, fut secoué d'un roulis et d'un tangage des plus violents. Les voiles, qui pendaient sur leurs cargues, claquèrent à grand bruit, et l'équipage put craindre que toute la mâture ne vînt en bas.

Par bonne chance, le corps de la baleine,

fortement maintenu le long du bord, ne se détacha pas, et ce fut miracle, tant la bande du navire avait été prononcée.

« Qu'est-ce donc ?... » s'était écrié M. Bourcart en s'élançant hors de sa cabine.

Puis il monta sur la dunette, où le second et les lieutenants se hâtèrent de le rejoindre.

« Ce doit être un raz de marée, déclara M. Heurtaux, et j'ai vu le moment où le *Saint-Enoch* allait engager...

– Oui... un raz de marée, répéta maître Ollive, car il n'y a pas de vent de quoi remplir mon chapeau...

– Mais, comme il pourrait être accompagné d'un grain, reprit le capitaine Bourcart, faites serrer toute la toile, Heurtaux... Il ne faut pas se laisser surprendre ! »

C'était prudent, et même opportun, et même pressant. En effet, à quelques minutes de là, le vent fraîchissait avec assez d'impétuosité pour refouler une partie des brumes vers le sud.

« Navire par bâbord derrière ! »

Ce cri, poussé par un des matelots accrochés dans les haubans de misaine, fit tourner tous les regards de ce côté.

Le navire signalé était-il le *Repton* ?...

C'était le navire anglais, à trois milles environ du *Saint-Enoch*.

« Toujours à la même place..., observa le lieutenant Coquebert.

– Comme nous à la nôtre..., répondit M. Bourcart.

– On dirait qu'il se prépare à larguer ses voiles..., remarqua le lieutenant Allotte.

– Pas de doute... il va appareiller..., déclara M. Heurtaux.

– Serait-ce donc pour venir sur nous ?... demanda le docteur Filhiol.

– Il en est bien capable !... s'écria maître Ollive.

– Nous verrons bien », se contenta de dire le capitaine Bourcart.

Et, sa longue-vue aux yeux, il ne cessait de la

tenir en direction du baleinier anglais.

Il y avait tout lieu de croire que le capitaine King voulait profiter de la brise qui soufflait alors de l'est et lui permettrait de se rapprocher du *Saint-Enoch*. On voyait les hommes se paumoyer sur les vergues. Bientôt les huniers, la misaine, la brigantine, furent établis, amures à tribord, puis le grand et le petit foc qui facilitèrent l'abattée du *Repton*.

La question était de savoir s'il allait continuer sa route vers l'est en serrant le vent, afin de gagner quelque port de la Colombie britannique.

Non, telle n'était pas l'intention du capitaine King, à laquelle il eût été impossible de se méprendre. Le *Repton*, au lieu de mettre cap à l'est, marchait de manière à couper la route du *Saint-Enoch*.

« C'est à nous qu'il en a !... s'écria Romain Allotte. Il entend réclamer sa part de baleine !... Eh bien... il n'en aura pas même un bout de queue !... »

Ce que disait le lieutenant fut répété par

l'équipage. Si le *Repton* venait attaquer le *Saint-Enoch*, il trouverait à qui parler !... On lui répondrait comme il convenait de répondre, à coups de fusil, de pistolet et de hache !...

Il était alors six heures et quelques minutes. Le soleil déclinait rapidement vers l'horizon un peu dans le sud-ouest. La mer restait dégagée de vapeurs du côté d'où soufflait la brise. On ne perdait pas un des mouvements du *Repton*, qui s'avavançait à moyenne vitesse. En moins d'une demi-heure, il serait bord à bord avec le *Saint-Enoch*, à moins qu'il ne changeât sa barre.

En prévision d'une attaque, ordre fut donné de préparer les armes. On chargea les deux pierriers dont les baleiniers sont armés généralement. Si le capitaine King lui envoyait quelques boulets de cinq à six livres, le capitaine Bourcart lui en adresserait autant et de même poids.

Le *Repton* n'était plus qu'à trois quarts de mille, lorsque l'état de la mer se modifia soudain, sans aucun changement dans les conditions atmosphériques. Le vent n'avait pas forcé, le ciel ne s'était pas chargé. Nul nuage menaçant ne se

levait à l'horizon. Calme absolu dans les hautes et basses zones de l'espace.

Et, en effet, le phénomène extraordinaire qui se préparait devait se localiser en cette partie de l'Océan.

Soudain, au milieu d'horribles mugissements, dont personne à bord du *Saint-Enoch* ne reconnut ni la nature ni la cause, la mer bouillonna, se blanchit d'écume, se dénivela comme si une éruption sous-marine en eût troublé les dernières profondeurs. C'était précisément à la place occupée par le baleinier anglais, alors que le baleinier français ne ressentait pas encore les effets de cette inexplicable agitation.

Le capitaine Bourcart et ses compagnons, tout d'abord surpris, observaient le *Repton*, et, ce qu'ils virent, après la surprise, les jeta en pleine épouvante.

Le *Repton* venait de se soulever sur le dos d'une énorme lame, puis de disparaître derrière elle. De cette lame jaillissaient de puissants jets liquides, tels qu'ils eussent pu s'échapper des événements d'un gigantesque monstre dont la tête

aurait été engagée sous le navire, et dont la queue eût battu la mer à une demi-encâblure, soit près de cent mètres...

Lorsque le navire reparut, il était désarmé, sa mâture en bas, ses agrès rompus, sa coque chavirée sur bâbord, assaillie par de formidables coups de mer...

Une minute plus tard, après avoir été une dernière fois roulé par la monstrueuse lame, il s'engloutissait dans les abîmes du Pacifique.

Le capitaine Bourcart, ses officiers, son équipage, poussèrent un cri d'horreur, stupéfaits en présence de cet inexplicable et épouvantable cataclysme...

Mais peut-être les hommes du *Repton* n'avaient-ils pas tous péri avec le navire ?... Peut-être quelques-uns avaient-ils pu fuir dans les pirogues à temps pour ne point être entraînés dans le gouffre ?... Peut-être pourrait-on sauver un certain nombre de ces infortunés avant que la nuit se fût étendue sur la mer ?...

Toutes causes d'inimitiés s'oublent devant

pareilles catastrophes !... Il y avait un devoir d'humanité à remplir, on le remplirait...

« À la mer, les embarcations !... » cria le capitaine Bourcart.

Deux minutes à peine s'étaient écoulées depuis la disparition du *Repton* et il était encore temps de porter secours aux survivants du naufrage...

Soudain, avant que les pirogues eussent été amenées, un choc qui ne fut pas très rude, se produisit. Le *Saint-Enoch*, soulevé de sept à huit pouces par l'arrière, comme s'il eût heurté un écueil, donna la bande à tribord et demeura immobile.

12

Échouage

Le vent qui soufflait de l'est vers cinq heures du soir, et dont le *Repton* avait voulu profiter, ne s'était pas maintenu. Après le soleil couché, il calmit et finit par tomber tout à fait. L'agitation de la mer se réduisit à un léger clapotis de surface. Alors revinrent les épaisses brumes qui enveloppaient depuis quarante-huit heures cette portion du Pacifique.

Quant au *Saint-Enoch*, c'était au moment où son équipage allait lancer les embarcations qu'il avait touché. Est-ce donc à un accident de même nature qu'il fallait attribuer la perte du *Repton* ?... Et, moins heureux que le *Saint-Enoch*, le navire anglais s'était-il défoncé contre un écueil ?...

Quoi qu'il en soit, s'il n'avait pas coulé à pic,

le *Saint-Enoch* n'en était pas moins échoué. Or, comme il risquait à chaque instant d'être englouti, il fut impossible d'employer les pirogues au sauvetage des marins anglais.

Tout d'abord, la première impression de M. Bourcart et de ses compagnons avait été celle de la stupeur.

À quelle cause attribuer cet échouage ?... Le *Saint-Enoch* avait à peine subi l'action de cette légère brise qui s'était levée vers cinq heures du soir... Pour être venu talonner contre cet écueil, avait-il subi l'action d'un courant dont personne ne soupçonnait l'existence, et sans qu'il eût été possible de s'en apercevoir ?...

Il existait là certaines circonstances des plus inexplicables, et d'ailleurs, l'heure n'était pas aux explications.

La secousse, on l'a dit, avait été plutôt faible. Mais, après deux coups de talon, qui ne démontèrent point son gouvernail, le navire reçut un énorme paquet de mer. Par bonheur, sa mâture ne s'ébranla point, ses étais et ses haubans résistèrent. Sans avaries dans ses fonds, il ne

semblait pas qu'il fût menacé de sombrer comme le *Repton*. Peut-être même ne lui manquait-il que quelques pouces d'eau pour retrouver sa flottaison, et se dégagerait-il au plein de la mer ?...

Seulement le choc eut pour premier résultat de rompre les amarres qui retenaient la baleine, et le courant entraîna cette carcasse.

Il y avait autre chose à faire qu'à s'inquiéter de la perte d'une centaine de barils d'huile. Le *Saint-Enoch* échoué, il s'agissait de le tirer de cette fâcheuse situation.

À la suite de cet accident, maître Ollive se fût bien gardé d'interpeller Jean-Marie Cabidoulin. Le tonnelier aurait eu beau jeu pour lui répondre :

« Va... ce n'est que le commencement de la fin ! »

Cependant M. Bourcart et le second conféraient sur la dunette.

« Il existe donc des bas-fonds dans cette partie du Pacifique ?... dit M. Heurtaux.

– Je ne sais que penser... déclara M. Bourcart.

Ce qui est certain c'est que les cartes n'en indiquent aucun entre les Kouriles et les Aléoutiennes ! »

En effet, les plus modernes ne portaient ni bas-fonds ni récifs dans cette partie de l'Océan où le cent-vingtième et le cent-soixantième méridien croisent le cinquantième parallèle. Il est vrai, depuis soixante heures, les brumes avaient empêché le capitaine Bourcart de prendre hauteur. Mais la dernière observation le mettait à plus de deux cents milles de l'archipel aléoutien. Or, il n'était pas admissible que, depuis le calcul du 19 octobre, le vent ou les courants eussent porté le *Saint-Enoch* à cette distance.

Et, pourtant, ce n'était que sur les extrêmes récifs des Aléoutiennes qu'il aurait pu se mettre au plein.

Après être descendu dans le carré, M. Bourcart avait étalé ses cartes sur la table, il les étudiait, il relevait à la pointe du compas la position que son navire occupait en évaluant à l'estime la route parcourue en trois jours. Et même en l'étendant à deux cents milles en cette direction, c'est-à-dire

jusqu'aux îles Aléoutiennes, il ne rencontrait aucun écueil...

« Cependant, observa le docteur Filhiol, ne peut-il se faire que postérieurement à l'établissement de ces cartes, un soulèvement se soit produit à cette place ?... »

– Un soulèvement du fond ?... » répondit M. Bourcart, qui ne sembla pas rejeter une pareille hypothèse.

Et, faute d'une autre, était-il déraisonnable de l'admettre ?... Pourquoi, par une poussée lente ou par un brusque exhaussement dus à l'action des forces plutoniennes, le seuil sous-marin ne se serait-il pas relevé à la surface de la mer ?... Manquent-ils donc les exemples de ces phénomènes telluriques dans les régions où se manifeste encore le travail éruptif ?... Et, précisément, ces parages ne sont-ils pas voisins d'un archipel volcanique ?... Deux mois et demi auparavant, en les traversant, n'avait-on pas aperçu dans le nord les flammes du Chichaldinskol sur l'île Ounimak ?...

Bien que cette explication ne laissât pas d'être

plausible dans une certaine mesure, la majorité de l'équipage devait la repousser, ainsi qu'on le verra bientôt.

Après tout, à quelque cause qu'il fût dû, l'échouage du *Saint-Enoch* était indiscutable. En sondant à l'avant, puis à l'arrière, maître Ollive ne trouva pas plus de quatre à cinq pieds d'eau sous la quille.

Le premier soin du capitaine Bourcart avait été de procéder à la visite de la cale. Jean-Marie Cabidoulin et le charpentier Férot s'étaient rendu compte que la mer n'avait pas pénétré à travers le bordage, et, assurément, aucune voie d'eau ne s'était déclarée à la suite de la collision.

En somme, il convenait d'attendre au lendemain afin de déterminer la nature de cet écueil inconnu du Pacifique, et peut-être parviendrait-on, avant l'arrivée des mauvais temps, à déhaler le *Saint-Enoch*...

La nuit parut interminable. Ni les officiers ne regagnèrent leur cabine, ni les hommes le poste de l'équipage. Il fallait se tenir prêt à tout événement. Parfois se produisaient des

tiraillements de la quille sur le récif... N'allait-elle pas, sous l'influence d'un courant, se détacher de ce lit de roches ?... Ne pouvait-il se faire que le navire glissât du côté où il donnait la gîte et retrouvât sa ligne de flottaison ?...

D'ailleurs, par précaution, le capitaine Bourcart avait mis les pirogues à la mer, avec la plus grande quantité de vivres possible, en cas qu'il fût nécessaire d'abandonner le *Saint-Enoch*. Qui sait s'il ne deviendrait pas nécessaire de s'y embarquer pour rallier les terres les plus rapprochées ? Et ce devaient être les îles de l'archipel Aléoutien, à moins que, par suite de circonstances absolument incompréhensibles, le navire eût été rejeté hors de sa route... D'ailleurs, il ne menaçait pas de chavirer, ce qui fût peut-être arrivé si la baleine eût encore été suspendue à son flanc.

Entre autres éventualités qui pourraient amener le dégagement du *Saint-Enoch*, M. Bourcart ne laissait pas de compter sur la mer montante. Les marées sont généralement faibles sur toute l'étendue du Pacifique, il ne l'ignorait

pas. Mais qui sait si un relèvement de quelques pouces n'amènerait pas le renflouage ?... Il ne semblait pas que le bâtiment se fût engagé très avant sur l'écueil, auquel il n'adhérait que par son talon.

Le flux avait commencé à se faire sentir à onze heures et la mer serait pleine vers les deux heures du matin. Le capitaine et ses officiers suivirent donc avec soin les progrès de la marée, annoncée par un clapotis de courant que l'oreille percevait au milieu de cette nuit si calme.

Par malheur, le moment venu, lorsque la mer fut étale, aucun changement ne se produisit. Peut-être le *Saint-Enoch* éprouva-t-il quelques faibles secousses, peut-être sa quille roula-t-elle légèrement sur le seuil marin... À cette date du mois d'octobre, les marées d'équinoxe étant déjà passées, les chances de se déhaler diminueraient avec les lunaisons prochaines.

Et maintenant, lorsque le jusant s'accentuerait, ne devait-on pas craindre que la situation ne vînt à empirer ?... La bande ne s'accuserait-elle pas à mesure que l'eau se retirerait, et le navire ne

risquait-il pas de chavirer à mer basse ?...

Ce grave sujet d'inquiétude ne cessa que vers quatre heures et demie du matin. D'ailleurs, en vue de parer à tout événement, le capitaine Bourcart avait fait préparer des béquilles avec les vergues de perroquet, mais il n'y eut pas lieu de les mettre en place.

Un peu avant sept heures, une lueur rougit les vapeurs de l'est. Le soleil, qui débordait de l'horizon, ne put les dissoudre, et les agrès se chargèrent d'humidité.

On le pense bien, les officiers sur la dunette, les matelots sur le gaillard d'avant, cherchaient à percer ce brouillard du côté où gîtait le navire, en attendant que les pirogues pussent en faire le tour. Ce que chacun s'inquiétait de reconnaître, c'était la disposition de l'écueil. S'étendait-il sur un large espace ?... Formait-il un bas-fond unique ?... Des têtes de roches émergeraient-elles au large à basse mer ?

Impossible de voir même à quelques mètres en dehors des bastingages. Toutefois, on ne percevait aucun bruit de ce ressac que le courant

produit sur des rochers à fleur d'eau.

Donc, rien à faire avant que la brume se fût dissipée, et peut-être se dissoudrait-elle comme les jours précédents, lorsque le soleil approcherait de la méridienne. Alors, si les circonstances le permettaient, M. Bourcart essaierait-il de déterminer sa position au sextant et au chronomètre.

Il y eut lieu de procéder à une visite plus complète de la cale. Maître Cabidoulin et le charpentier Férut s'assurèrent de nouveau, en déplaçant un certain nombre de barils de l'arrière, que l'eau ne l'avait point envahie. Ni la membrure ni le bordage n'avaient cédé au moment de l'échouage. Donc aucune avarie grave. Mais, en maniant ses barils, le tonnelier ne se disait-il pas qu'il faudrait sans doute les hisser sur le pont, les jeter à la mer, les pleins et les vides, afin d'alléger le navire ?...

Cependant la matinée s'avavançait, et le ciel ne se dégagait pas. Une reconnaissance, faite par M. Bourcart et le second autour du *Saint-Enoch* dans un rayon d'une demi-encâblure, ne révéla

rien touchant la nature et la position de l'écueil.

Avant tout, il eût fallu constater s'il se trouvait à proximité d'une terre où les embarcations pourraient accoster, en cas qu'il devînt nécessaire d'abandonner le navire. Il est vrai, qu'il se rencontrât un continent ou un archipel en ces parages, M. Bourcart ne pouvait l'admettre, et, au docteur qui l'interrogeait à cet égard :

« Non, monsieur Filhiol, non, répondit-il d'un ton affirmatif, il y a quelques jours, j'ai obtenu une bonne observation, je le répète... Je viens de revoir mes calculs, ils sont exacts et nous devons être à deux cents milles au moins de l'extrême pointe des Kouriles.

– J'en reviens donc à mon explication..., reprit le docteur Filhiol. Il a dû se produire un exhaussement du sous-sol marin, contre lequel s'est heurté le *Saint-Enoch*...

– C'est possible, répliqua M. Bourcart, et je me refuse à croire qu'une erreur ou une déviation de route nous aient rejetés à une telle distance dans le nord. »

C'était vraiment une déplorable malchance que le vent ne parût pas devoir se lever. D'abord il aurait balayé les vapeurs et dégagé l'horizon. Puis, s'il avait soufflé de la partie ouest, l'équipage, en coiffant les voiles sur les mâts, eût peut-être obligé le *Saint-Enoch* à s'arracher du seuil rocheux...

« Attendons... attendons, mes amis !... répétait le capitaine Bourcart, qui sentait s'accroître l'impatience et aussi l'inquiétude de ses hommes. J'espère que ce brouillard se lèvera dans l'après-midi, et nous serons fixés sur cette situation, dont, je l'espère, nous sortirons sans grand dommage ! »

Mais, lorsque les matelots et les novices regardaient Jean-Marie Cabidoulin, ils le voyaient hocher sa grosse tête ébouriffée, signe qu'il ne partageait point cet optimisme, et cela n'était pas pour les rassurer.

Entre temps, afin d'empêcher la mer montante, en venant de l'est, de pousser le navire plus avant sur l'écueil, M. Bourcart d'accord avec le second, décida de mouiller une ancre à jet

par l'arrière.

Maître Ollive et deux matelots parèrent une des pirogues afin de procéder à cette prudente opération sous la direction du lieutenant Allotte.

La pirogue déborda, tandis que le grelin de l'ancre lui était filé du *Saint-Enoch*.

Suivant les ordres du capitaine Bourcart, le lieutenant fit envoyer un coup de sonde, alors qu'il se trouvait à une cinquantaine de pieds du navire. À sa grande surprise, même après avoir largué une vingtaine de brasses, il ne trouva pas de fond.

L'opération, recommencée à plusieurs places de ce côté, donna un résultat identique, et le plomb ne toucha nulle part.

En ces conditions, mouiller une ancre eût été inutile, puisqu'elle n'aurait pu mordre. Ce qu'il fallait en conclure, c'est que, de ce bord tout au moins, les flancs de l'écueil étaient coupés à pic.

La pirogue revenue, le lieutenant Allotte fit son rapport au capitaine.

M. Bourcart se montra assez surpris. Dans sa

pensée, le récif devait plutôt descendre en pentes latérales très allongées, l'échouage s'étant produit presque sans secousse, comme si le navire eût glissé à la surface d'un seuil peu incliné.

On dut effectuer alors des sondages autour du *Saint-Enoch*, de manière à déterminer autant que possible l'étendue de l'écueil et la profondeur de l'eau à sa surface. Le capitaine Bourcart embarqua dans la pirogue avec le second, le maître d'équipage et deux matelots. Ils emportaient un plomb dont la ligne mesurait deux cents brasses.

Après avoir repris l'opération du lieutenant Allotte, on dut reconnaître que l'extrémité de la ligne n'atteignait pas le fond. Il fallut donc renoncer à mouiller une ancre par l'arrière, ce qui eût permis de déhaler le navire en virant au guindeau.

« Capitaine, dit M. Heurtaux, nous ferions bien de sonder à quelques pieds seulement de la carène...

– C'est mon avis », répondit M. Bourcart.

Maître Ollive crocha la gaffe dans un des porte-haubans, et rangea la pirogue de manière à contourner la coque à cinq ou six pieds au plus. De trois mètres en trois mètres, le second laissait filer la ligne. Nulle part elle ne rencontra le seuil, même à deux cents brasses.

Ainsi, l'écueil n'occupait qu'une étendue très restreinte à une ou deux toises au-dessous de la surface de la mer. Autant dire que le *Saint-Enoch* s'était échoué à la pointe d'un cône sous-marin non indiqué en ces parages.

Cependant l'heure s'avavançait, et rien n'annonçait une levée des brumes. Aussi M. Bourcart voulut-il tenter, au moment où la marée atteindrait sa plus grande hauteur, de déhaler son navire avec les pirogues. En le tirant par l'arrière, il était possible que l'on parvînt à le renflouer au plein de la mer.

Cette manœuvre s'exécuta dans les conditions les plus favorables. Les six pirogues se réunirent en un effort commun, et les matelots souquèrent de toute leur vigueur sur les avirons. Le bâtiment fit-il un léger mouvement de recul ?... un pied à

peine. Ce fut tout ce qu'on obtint, et, finalement, l'équipage perdit l'espoir de l'arracher de cet écueil.

Or, ce que n'avaient pu faire les embarcations, si le vent ne le faisait pas, que deviendrait le *Saint-Enoch* aux premiers gros temps ?... Il serait roulé à la surface de ce bas-fond, il n'en resterait bientôt que d'informes débris... Et, à cette époque de l'année, tarderaient-elles à se déchaîner, les tempêtes qui troublent si formidablement cette portion du Pacifique ?...

Une opération restait à tenter pour se remettre à flot. Le capitaine Bourcart, après y avoir mûrement réfléchi, après en avoir causé avec les officiers et les maîtres, dut s'y résoudre, mais en l'ajournant de quelques heures, puisqu'il ne semblait pas qu'un changement de temps fût à craindre. Ladite opération aurait pour but d'alléger le navire en jetant sa cargaison à la mer. Déchargé de huit à neuf cents barils d'huile, peut-être se relèverait-il assez pour flotter à l'étale du flot...

On attendit en comptant que, ce jour-là

comme la veille, le brouillard se dissiperait dans l'après-midi.

C'était une des raisons pour lesquelles M. Bourcart ne donna pas immédiatement suite à son projet de sacrifier la cargaison. En effet, que le navire vînt à se renflouer, eût-il été possible de le diriger au milieu des brumes ?... De ce que les sondages avaient accusé de grandes profondeurs autour de l'écueil, s'ensuivait-il qu'il n'existait pas à proximité d'autres récifs où le *Saint-Enoch* risquerait de s'échouer à nouveau ?... Est-ce que, à moins d'un mille, le *Repton* n'avait pas touché, et même si malheureusement qu'il s'était englouti presque aussitôt ?...

Cette réflexion, que chacun se faisait, ramena les conversations sur le baleinier anglais. N'y avait-il pas à se demander si quelques hommes avaient survécu au naufrage ?... Ses pirogues ne tentaient-elles pas de retrouver le *Saint-Enoch* ?... Aussi M. Bourcart et l'équipage se tenaient-ils aux écoutes...

Aucun cri n'arrivait, et, sans doute, pas un des matelots du *Repton* n'avait pu échapper à cette

épouvantable catastrophe...

Trois heures s'écoulèrent. La marée se retirant alors, inutile d'espérer que le navire se dégagerait de lui-même. D'ailleurs la différence entre le plus haut du flot et le plus bas du jusant allait être assez faible. Cet écueil ne devait jamais découvrir, si ce n'est peut-être dans les syzygies. M. Heurtaux put même constater que l'eau n'avait pas sensiblement baissé par rapport aux repères tracés sur la coque, et, quand on sondait autour, les lances atteignaient le fond rugueux à une profondeur constante de cinq pieds.

Telle était la situation. Comment se dénouerait-elle ?... Le *Saint-Enoch* reprendrait-il le cours de sa navigation ?... Les hommes ne seraient-ils pas contraints de l'abandonner avant qu'une tempête l'eût anéanti ?... Ils étaient trente-trois à bord et pourraient trouver place dans les embarcations avec des vivres pour quelques jours... Mais, à quelle distance se rencontrerait la côte la plus rapprochée ?... Et s'il fallait franchir des centaines de milles ?...

M. Bourcart se décida à sacrifier le

chargement. Peut-être le navire, soulagé de plusieurs centaines de tonnes, se soulèverait-il assez au plein de la mer pour que l'équipage pût le déhaler !...

Cette décision prise, les hommes se mirent à la besogne, non sans maudire la mauvaise chance qui leur ferait perdre les profits de cette dernière campagne !...

Maître Ollive activa le travail. Au moyen de palans frappés au-dessus des deux panneaux, les barils furent hissés sur le pont, puis jetés à la mer. Quelques-uns coulaient immédiatement. D'autres brisés dans la chute contre l'écueil, se vidaient de leur contenu, qui remontait à la surface de la mer. Le *Saint-Enoch* fut bientôt entouré d'une couche grasse, comme s'il eût filé de l'huile pour calmer les lames d'une tempête. Jamais la mer n'avait été plus tranquille. Pas même le plus léger ressac à la surface ou sur le périmètre du bas-fond, bien que M. Heurtaux eût constaté l'existence d'un courant venant du nord-est.

La marée ne devait pas tarder. Toutefois le délestement du navire ne produirait son effet qu'à

l'instant où le flot atteindrait son maximum. Comme on disposait de trois heures, l'opération serait terminée au moment voulu. En somme, pas de temps à perdre, ou le *Saint-Enoch* resterait échoué jusqu'à la nuit prochaine, et mieux valait qu'il pût s'éloigner de l'écueil pendant le jour. Près de huit cents barils à remonter de la cale, cela exige du temps, sans parler de la fatigue.

Vers cinq heures, une moitié de la besogne était faite. La marée ayant déjà gagné de trois à quatre pieds, il semblait bien que le *Saint-Enoch*, en partie allégé, aurait dû s'en ressentir, et aucun mouvement ne fut senti...

« On dirait, le diable soit !... que notre navire est cloué à cette place !... dit maître Ollive.

– Et ce n'est pas toi qui le décloueras !... murmura Jean-Marie Cabidoulin.

– Tu dis..., vieux ?...

– Rien !... » répliqua le tonnelier en lançant un des barils vides à la mer.

D'autre part, l'espoir auquel on s'était attaché que les vapeurs se dissiperaient ne s'était pas

réalisé. La nuit menaçait d'être doublée de brumes. Si donc son navire ne se dégageait qu'à la marée prochaine, le capitaine Bourcart serait fort gêné pour le sortir de ces dangereux parages.

Un peu après six heures, alors qu'une demi-obscurité envahissait déjà l'espace, des cris se firent entendre en direction de l'ouest éclairé de vagues lueurs.

Maître Ollive, posté sur le gaillard d'avant, rejoignit M. Bourcart au pied de la dunette.

« Capitaine... écoutez... écoutez..., dit-il. Tenez... par là... il semble bien...

– Oui... on appelle !... » ajouta le lieutenant Coquebert.

Un peu de tumulte se produisit parmi l'équipage.

« Silence ! » ordonna M. Bourcart.

Et chacun de prêter l'oreille.

En effet, des appels, encore éloignés, arrivaient jusqu'à bord. Nul doute qu'ils ne fussent adressés au *Saint-Enoch*.

Une clameur leur répondit aussitôt sur un signe du capitaine Bourcart !

« Ohé !... ohé !... par ici... »

Étaient-ce les indigènes d'une terre ou d'une île du voisinage venus sur leurs embarcations ?... Ne s'agissait-il pas plutôt des survivants du *Repton* ?... Leurs pirogues ne cherchaient-elles pas depuis la veille, au milieu de cet intense brouillard, à rallier le baleinier français ?...

Cette hypothèse, la plus vraisemblable, était la vraie.

Quelques minutes plus tard, guidées par les cris et par des détonations d'armes à feu, deux embarcations vinrent élonger le *Saint-Enoch*.

C'étaient les pirogues du *Repton*, montées par vingt-trois hommes, compris le capitaine King.

Ces pauvres gens, exténués de fatigue, tombaient d'inanition, n'ayant pas pu embarquer des vivres, tant la catastrophe avait été soudaine. Après avoir erré pendant vingt-quatre heures, ils mouraient de faim et de soif...

Les survivants du *Repton* furent recueillis et

accueillis par M. Bourcart avec cette politesse dont il ne se départait jamais, et bien qu'il n'eût point à se louer de leurs procédés antérieurs. Avant d'interroger le capitaine King, avant de lui demander dans quelles circonstances son navire s'était perdu, avant de lui faire connaître la situation du *Saint-Enoch*, M. Bourcart donna ordre de servir à manger et à boire à ses nouveaux passagers.

Le capitaine King fut conduit au carré, les matelots descendirent dans le poste.

Treize hommes manquaient à l'équipage du capitaine King, treize, engloutis dans le naufrage du *Repton* !

13

Un écueil qui remue

Lorsque le capitaine King et ses compagnons avaient accosté le *Saint-Enoch*, la brume était si épaisse que, si les cris de ceux qui montaient les pirogues n'eussent point été entendus, celles-ci auraient passé au large de l'écueil. À descendre vers le sud, les Anglais ne pouvaient rencontrer ni la côte asiatique ni la côte américaine. En admettant même que le vent eût dissipé le brouillard, comment eurent-elles franchi des centaines de milles vers l'est ou vers l'ouest ?... Et, d'ailleurs, sans biscuit pour apaiser leur faim, sans eau douce pour apaiser leur soif, avant quarante-huit heures il ne serait pas resté vivant un seul des naufragés du *Repton* !...

Le *Repton*, en officiers et matelots, avait un

total de trente-six hommes. Vingt-trois seulement s'étaient jetés dans les embarcations, et, en les ajoutant au personnel du *Saint-Enoch*, diminué depuis la mort du matelot Rollat, on obtenait le chiffre de cinquante-six. En cas qu'il ne parvînt pas à renflouer son bâtiment, quel serait le sort du capitaine Bourcart, de ses anciens et de ses nouveaux compagnons ?... Même dans l'hypothèse qu'une terre, continent ou île, ne fût pas très éloignée, les embarcations du bord ne pourraient les prendre tous !... Au premier coup de vent, – et ils sont fréquents en ces parages du Pacifique, – le *Saint-Enoch*, assailli par les lames monstrueuses qui se briseraient sur cet écueil, serait démoli en quelques minutes !... Il faudrait donc l'abandonner... Alors les vivres, que M. Bourcart comptait renouveler à Vancouver, ne s'épuiseraient-ils pas à nourrir un équipage accru presque du double depuis l'arrivée des naufragés du *Repton* ?...

Les montres du bord marquaient huit heures. Aucun symptôme de vent au coucher du soleil, sous l'épais rideau de brumes. La nuit, qui se faisait peu à peu, serait calme, et aussi

profondément obscure. Il n'y avait pas à espérer que le navire pût se dégager au plein du flot, la prochaine marée perdant encore sur la précédente, et il n'était pas possible de l'alléger davantage, à moins de sacrifier sa mâture.

C'est ce que le capitaine King apprit, lorsqu'il fut dans le carré avec M. Bourcart, M. Heurtaux, le docteur Filhiol et les deux lieutenants. Si ses compagnons et lui avaient trouvé refuge à bord, ce n'était pas leur salut assuré. À bref délai, l'avenir ne réservait-il pas au *Saint-Enoch* le sort du *Repton* ?...

Il importait de connaître en quelles conditions s'était produit le naufrage du bâtiment anglais. Et voici ce que raconta le capitaine King :

Le *Repton* était en calminé au milieu des brouillards, quand, la veille, une éclaircie laissa voir le *Saint-Enoch* à trois milles sous le vent. Pourquoi le *Repton* se dirigea-t-il vers lui ?... Était-ce dans une intention plus ou moins hostile de régler cette question de la baleine harponnée par les deux équipages ?... Le capitaine King ne se prononça pas à ce sujet. D'ailleurs, ce n'était

pas le moment de récriminer. Il se borna à dire que le *Repton*, alors qu'un mille seulement séparait les deux navires, éprouva un choc des plus violents. Sa coque crevée dans ses fonds sur bâbord, la mer l'envahit. Le second Strok et douze hommes de l'équipage furent, les uns précipités par-dessus le bord, les autres écrasés par la chute des mâts. Le capitaine King et ses compagnons auraient péri comme eux, si deux des pirogues qui étaient à la mer ne les eussent recueillis au nombre de vingt-trois. Pendant plus de vingt-quatre heures, les survivants du *Repton* errèrent à l'aventure, sans vivres d'aucune sorte, cherchant à découvrir le *Saint-Enoch*, et ce fut le hasard qui les amena sur le lieu de l'échouage.

« Mais, ajouta le capitaine King, qui parlait couramment le français, ce que je ne m'explique pas, c'est qu'il existe un écueil en ces parages !... J'étais certain de ma position en latitude et en longitude.

– Comme moi de la mienne, répondit M. Bourcart, et à moins qu'un soulèvement sous-marin ne se soit récemment produit...

– C’est évidemment la seule hypothèse admissible, déclara M. Heurtaux.

– En tout cas, capitaine, reprit M. King, le *Saint-Enoch* a été moins malheureux que le *Repton*...

– Sans doute, avoua M. Bourcart, mais comment et quand pourra-t-il remettre à la voile ?...

– Il n’a pas d’avaries graves ?...

– Non, et sa coque est intacte... Mais il semble qu’elle soit rivée à cet écueil, et, même après avoir sacrifié toute sa cargaison, il n’a pu se renflouer à l’étale de la mer !...

– Quel parti prendre ?... » demanda le capitaine King, dont le regard s’était fixé successivement sur M. Bourcart et sur ses officiers.

Cette question resta sans réponse. Ce que l’équipage venait de tenter jusqu’ici pour rendre au *Saint-Enoch* sa ligne de flottaison n’avait point donné de résultat. Les éléments feraient-ils ce que les hommes n’avaient pu faire ?... Quant à

embarquer dans les pirogues, n'était-ce pas courir à une perte certaine ?... Au nord, comme à l'est, comme à l'ouest, des centaines de milles séparaient les terres les plus rapprochées, soit les Kouriles, soit les Aléoutiennes. La fin d'octobre approchait... Les mauvais temps allaient se déchaîner bientôt. De faibles embarcations seraient à leur merci... Elles ne résisteraient pas à la première rafale... D'ailleurs, cinquante-six hommes n'y sauraient trouver place... Et ceux qui resteraient, quelle chance auraient-ils d'être sauvés, à moins qu'un bâtiment ne les recueillît en traversant cette partie du Pacifique !...

Ce fut alors que le docteur Filhiol posa au capitaine King la question suivante :

« Lorsque nous avons quitté ensemble Pétropavlovsk, vous aviez appris, sans doute, que les pêcheurs venaient de signaler au large la présence d'un monstre marin, devant lequel ils avaient fui en toute hâte ?...

– Effectivement, répondit le capitaine King, et je conviendrai que l'équipage du *Repton* en concevait une réelle épouvante...

– Ils croyaient à l’existence de ce monstre ?...
reprit M. Heurtaux.

– Ils croyaient que c’était un calmar, un kraken, un poulpe gigantesque, et je ne vois pas trop pourquoi ils n’y auraient point cru...

– Par la raison, répondit le docteur, que ces poulpes, ces krakens, ces calmars n’existent pas, capitaine...

– Ne soyons pas si affirmatifs, monsieur Filhiol, fit observer Romain Allotte.

– Entendons-nous, mon cher lieutenant. On a bien rencontré des spécimens de ces monstres, on en a poursuivi quelques-uns, on en a même hissé à bord... Mais ils n’avaient point les dimensions colossales qu’on leur prête, et qui sont de pure imagination... Des géants de l’espèce, si l’on veut, qui auraient pu détruire une embarcation, passe encore, mais capables d’entraîner un navire de quelques cents tonneaux dans les profondeurs de la mer... non... non !...

– C’est absolument mon avis, confirma M. Bourcart, et des monstres d’une telle puissance

sont à reléguer parmi les animaux légendaires...

– Cependant, insista le lieutenant Coquebert, les pêcheurs de Pétropavlovsk parlaient d'une sorte d'énorme serpent de mer qu'ils avaient aperçu...

– Et, ajouta le capitaine King, tel a été leur effroi qu'ils sont rentrés précipitamment au port...

– Eh bien, depuis votre départ de Pétropavlovsk, demanda le docteur Filhiol, il vous est apparu, ce Briarée aux cinquante têtes, aux cent bras, ce descendant du fameux géant de l'antiquité qui menaçait le ciel et que Neptune enferma sous le mont Etna ?...

– Non, monsieur, déclara le capitaine King. Toutefois, le *Saint-Enoch*, comme le *Repton*, aura sans doute rencontré des épaves à la surface de la mer, des débris de pirogues, des corps de baleines qui ne semblaient point avoir été harponnées... Et ne peut-il se faire que ce soit le monstre marin signalé à Pétropavlovsk qui ait dévasté ces parages ?...

– Non seulement c'est possible, mais c'est

infiniment probable, déclara le lieutenant Allotte, n'en déplaise à M. Bourcart et à M. Filhiol...

– Que voulez-vous, lieutenant ! répliqua le docteur ; tant que je n'aurai pas vu... de mes yeux vu... je resterai incrédule...

– Dans tous les cas, reprit M. Bourcart en s'adressant au capitaine King, ce n'est pas à l'attaque de ce kraken, calmar ou serpent, que vous attribuez la perte du *Repton* ?...

– Non, répondit le capitaine King, non... et pourtant, à en croire quelques-uns de mes hommes, notre malheureux navire aurait été saisi par des bras gigantesques, des pinces formidables, puis chaviré, puis entraîné dans l'abîme... Ils causaient de cela pendant que nos pirogues cherchaient le *Saint-Enoch*...

– Eh ! fit M. Bourcart, les dires de vos matelots trouveront écho à mon bord !... En grande majorité, notre équipage est persuadé que ces monstres existent... Le tonnelier n'a cessé de lui servir toutes sortes d'histoires à ce sujet... À son avis, la destruction du *Repton* est due à quelque animal extraordinaire, qui tiendrait à la

fois du serpent, du poulpe... Il est vrai, jusqu'à preuve du contraire, j'affirmerai que nos navires se sont échoués sur des récifs de formation récente que n'indiquent point les cartes du Pacifique...

– Cela n'est pas douteux, à mon avis, ajouta le docteur Filhiol, et il faut laisser raisonner et déraisonner là-dessus Jean-Marie Cabidoulin ! »

Il était neuf heures du soir. L'espoir que le *Saint-Enoch* se dégagerait la nuit ne pouvait guère être conservé. Le flot, on le sait devait même atteindre une hauteur moindre qu'à la marée précédente. Cependant, ne voulant rien négliger, le capitaine Bourcart fit mettre les embarcations dehors, après les avoir chargées des plus lourds espars. Inutile de songer à soulager davantage son navire, à moins d'amener ses mâts de hune et de perroquet avec leurs agrès, leurs voiles et leurs vergues. Ce serait là une grosse besogne, et, en admettant que le *Saint-Enoch* vînt à se renflouer, que deviendrait-il en cas que le mauvais temps le surprît alors qu'il serait presque désemparé ?... Enfin, le lendemain, si la brume se

levait, si le soleil permettait une bonne observation, si la situation pouvait être déterminée avec exactitude, on verrait ce qu'il y aurait à faire.

Du reste, le capitaine Bourcart ni les officiers ne pensaient à prendre du repos. Les hommes, étendus sur le pont, n'avaient point regagné le poste. L'inquiétude les tenait éveillés. Seuls, quelques-uns des novices avaient lutté vainement contre le sommeil. Les éclats de la foudre ne les en eussent pas tirés, – ni la plupart des matelots du *Repton*, accablés de fatigue. Maître Ollive, lui, arpentait la dunette, tandis qu'un groupe de cinq à six hommes entourait le tonnelier, et, ce que racontait Jean-Marie Cabidoulin, il est trop facile de l'imaginer.

La conversation, qui se poursuivait dans le carré, devait amener cet habituel résultat que chacun s'entêterait davantage dans ses idées sur l'existence ou la non-existence du monstre marin. La discussion commençait même à s'échauffer entre le docteur Filhiol et le lieutenant Allotte.

Soudain un incident vint y mettre terme.

« Attention... attention ! s'écria M. Heurtaux qui s'était redressé d'un bond.

– Le navire est renfloué..., ajouta le lieutenant Coquebert.

– Il va flotter... il flotte !... » affirma Romain Allotte, dont le pliant, glissant sur le plancher, avait failli se dérober sous lui.

Quelques secousses venaient d'ébranler la coque du *Saint-Enoch*... Il semblait que la quille se fût dégagée en raclant la surface rocheuse de l'écueil. Un certain balancement s'était produit de tribord à bâbord, et la bande que le navire donnait n'était plus aussi accentuée...

En un instant M. Bourcart et ses compagnons furent hors du carré.

Au milieu de cette nuit noire, que le brouillard rendait plus obscure encore, pas une lueur, pas un scintillement !... Aucun souffle ne traversait l'espace !... La mer se gonflait à peine d'une molle houle, et le ressac ne murmurait même pas à l'accore de l'écueil...

Avant que M. Bourcart eût paru sur le pont,

les matelots s'étaient relevés en toute hâte. Eux aussi, à ressentir les secousses, se disaient que le navire allait se renflouer... Après plusieurs balancements de roulis, le *Saint-Enoch* s'était redressé légèrement... Le gouvernail s'ébranlait au point que maître Ollive dut faire amarrer la roue...

Et alors les cris de l'équipage de se joindre à ceux du lieutenant Allotte :

« Il flotte... il flotte ! »

Le capitaine Bourcart et le capitaine King, penchés au-dessus du bastingage, essayaient d'observer la sombre surface de la mer. Et, ce qui devait surtout les étonner, ce qui étonna tous ceux qui en firent la réflexion, c'est que le jusant était presque au plus bas. Donc le relèvement du navire sur sa quille ne pouvait être attribué à l'action de la marée.

« Que s'est-il passé ?... demanda M. Heurtaux, en s'adressant à maître Ollive.

– Le navire s'est soulagé certainement..., répondit celui-ci, et je crains qu'il ne soit

démonté de son gouvernail...

– Et maintenant ?...

– Maintenant, monsieur Heurtaux... nous sommes aussi immobiles qu'avant ! »

M. Bourcart, le docteur Filhiol, les lieutenants montèrent sur la dunette, et un matelot apporta deux fanaux allumés, qui permirent au moins de se voir.

Peut-être le capitaine eut-il la pensée d'envoyer du monde dans les embarcations afin de tenter un nouvel effort pour déhaler le *Saint-Enoch*. Mais, le navire ayant repris son immobilité, il comprit que la manœuvre serait inutile. Mieux valait attendre la prochaine marée de jour, et l'on essaierait de se dégager, si les secousses se reproduisaient.

Quant à la cause de ces secousses, comment l'expliquer, et quel en avait été le résultat ? La quille du bâtiment s'était-elle quelque peu dégagée de ce fond rocheux où elle semblait plus fortement adhérer par son talon, ce qu'indiquait le démontage probable du gouvernail ?...

« Cela doit être, dit M. Bourcart à son second, et, nous le savons, la mer est profonde autour de l'écueil...

– Aussi, capitaine, répondit M. Heurtaux, suffirait-il peut-être d'un recul de quelques pieds pour que le renflouage s'effectuât... Mais ce recul... comment l'obtenir ?...

– Ce qu'il y a de certain, reprit M. Bourcart, c'est que la position du navire s'est modifiée, et qui sait si, cette nuit ou demain, à l'étale de la mer, il ne se dégagera pas de lui-même ?

– Je n'ose y compter, capitaine, car la marée, au lieu de gagner, va perdre au contraire !... Et s'il faut attendre la nouvelle lune ?...

– Ce serait une huitaine de jours à passer dans ces conditions, Heurtaux... Par mer calme, le *Saint-Enoch* ne courrait pas grands dangers... Il est vrai, le temps ne peut tarder à changer, et ce sont généralement de violentes rafales qui succèdent à ces brumes...

– Le plus regrettable, observa le second, c'est de ne pas savoir où nous sommes...

– Que le soleil se montre demain dans la matinée, ne fût-ce qu'une heure, déclara M. Bourcart, je ferai le point et nous serons fixés sur notre situation !... En tout cas, soyez sûr, mon cher Heurtaux, que nous étions en bonne route lorsque l'échouage s'est produit... Non ! les courants ne nous ont pas drossés plus au nord qu'il ne fallait... J'en reviens donc à l'explication qui me semble la plus acceptable... Puisqu'il est inadmissible que les cartes n'aient pas mentionné la position de cet écueil, c'est qu'il est de formation récente...

– Je le pense aussi, capitaine, et le malheur a voulu que le *Saint-Enoch* se soit mis précisément dessus...

– Tout comme le *Repton* sur un écueil de même nature, conclut M. Bourcart. Grâce à Dieu, du moins, notre navire n'a pas coulé à pic, et j'ai toujours espoir de le tirer de là. »

Telle était l'explication que donnait M. Bourcart, et à laquelle se ralliaient volontiers M. Heurtaux, le docteur Filhiol, le maître d'équipage, peut-être aussi le capitaine King. Les

deux lieutenants ne se prononçaient pas à ce sujet. Quant à l'équipage, son opinion se fit bientôt jour dans les circonstances que voici.

Les hommes, groupés au pied du grand mât, causaient entre eux. Ils ne voyaient qu'une chose, c'est que les secousses n'avaient pu être occasionnées ni par la mer, puisqu'elle était au calme plat, ni par la marée, puisque le jusant avait ramené moins d'eau sur le bas-fond. Puis, ces secousses avaient complètement cessé, et si le *Saint-Enoch* s'était un peu relevé sur bâbord, il gardait maintenant une complète immobilité. C'est ce que faisait observer le harponneur Pierre Kardek, en disant pour conclure :

« Il faut donc que ce soit l'écueil... oui... l'écueil lui-même qui ait bougé... »

– L'écueil ? s'écrièrent deux ou trois de ses compagnons...

– Voyons, Kardek, répliqua le forgeron Gilles Thomas, est-ce que tu nous prends pour des terriens dont le gosier est capable d'avaler de pareilles bourdes ?... »

Et cette réplique parut joliment envoyée !... Un écueil qui remuerait comme une bouée, qui roulerait ou tanguerait comme un bâtiment à la houle !... Voilà qui n'était point à dire en présence de braves marins très au courant des choses de la mer !... Et, assurément, pas un seul n'eût admis qu'un mouvement sous-marin eût agité en cet endroit le seuil du Pacifique !...

« À d'autres !... s'écria le charpentier Férut. J'en ai vu déjà de toutes les couleurs dans mon ancien métier de machiniste... mais nous ne sommes pas ici sur la scène de l'Opéra ou du Châtelet !... Il n'y a pas d'équipe capable de mettre un écueil en branle... s'il n'est pas en carton ou en toile peinte...

– Bien répondu, ajouta le harponneur Louis Thiébaud, et pas un novice à bord ne goberait de telles imaginations ! »

Non, certes, et, plutôt que d'accepter cette explication, assez naturelle, en somme, tous étaient disposés à en admettre de bien plus invraisemblables !...

À ce moment, le harponneur Jean Durut dit

assez haut pour que M. Bourcart pût l'entendre de la dunette, sur laquelle il se trouvait encore :

« Ça n'est pas tout ça... Que l'écueil ait gigoté ou non, parviendra-t-on à se renflouer ?... »

Cette observation devait répondre à la préoccupation générale. Mais, on le comprend, aucune réponse ne pouvait être faite.

« Allons, les gars..., reprit Férut en ricanant, ne parlons pas tous à la fois !... Est-ce que le *Saint-Enoch* va rester sempiternellement accroché comme une huître à sa roche ?...

– Non, répondit une voix que l'équipage connaissait bien.

– C'est vous, maître Cabidoulin, qui avez dit « non » ?... demanda Jean Kardek.

– Moi...

– Et vous nous assurez que notre bâtiment finira par démarrer d'ici ?...

– Oui...

– Quand ?...

– Quand le monstre le voudra...

– Quel monstre ?... s'écrièrent à la fois plusieurs matelots et novices.

– Le monstre qui a saisi le *Saint-Enoch*, qui le retient dans ses bras ou dans ses pinces... le monstre qui l'entraînera au bout... à moins que ce ne soit au fin fond du Pacifique ! »

Ce n'est pas à cette heure que l'équipage eût songé à plaisanter Jean-Marie Cabidoulin sur ses krakens et autres serpents de mer ! Il lui semblait bien que le tonnelier avait raison contre le capitaine Bourcart, le second, le docteur Filhiol, contre tous ceux qui, jusqu'alors, se refusaient à partager sa manière de voir.

Maître Ollive de s'écrier alors :

« As-tu fini... vieux radoteur ?... »

Mais un murmure s'éleva, et il fut visible que l'équipage tenait pour le tonnelier.

Oui ! à tous ceux qui l'écoutaient, cela parut être l'évidence même... Un monstre gigantesque désolait ces parages, et, sans doute, celui-là qui avait été signalé par les pêcheurs de Pétropavlovsk !... C'est lui qui a brisé les

embarcations, les coques de navires dont on a rencontré les épaves !... C'est lui qui a éventré les baleines rencontrées à la surface de la mer !... C'est lui qui s'est jeté sur le *Repton* et l'a entraîné par le fond !... C'est lui qui a saisi le *Saint-Enoch* et le retient dans une formidable étreinte !...

M. Bourcart, ayant entendu maître Cabidoulin, se demandait si sa déclaration n'allait pas déterminer une panique. Son second, ses officiers et lui descendirent de la dunette.

Il était temps... peut-être même était-il trop tard !...

Oui ! l'épouvante ne permettrait plus à ces hommes de conserver leur sang-froid... La pensée qu'ils se trouvaient à la merci d'un formidable animal les rendrait rebelles aux observations, aux ordres de leur capitaine... Ils n'écouteraient plus rien, et ils cherchaient déjà à se jeter dans les embarcations !... Quelques-uns des maîtres, qui ne se possédaient plus, donnaient l'exemple !...

« Arrêtez... arrêtez ! cria le capitaine Bourcart. Le premier qui essaie de quitter le bord, je lui casse la tête !... »

Et, à travers la fenêtre de sa cabine, il saisit un revolver déposé sur la table.

M. Heurtaux, les lieutenants Coquebert et Allotte se joignirent à leur chef. Maître Ollive se précipita au milieu des matelots afin de maintenir l'ordre. Quant au capitaine King, il ne serait plus écouté des siens !...

Comment arrêter ces gens affolés à cette pensée que le monstre pouvait les entraîner dans les gouffres de l'Océan...

Et, voici même que de nouvelles secousses ébranlèrent le navire. Des oscillations le portèrent tantôt sur bâbord, tantôt sur tribord. La coque sembla se disloquer. Les mâts gémirent dans leur emplanture. Quelques galhaubans larguèrent. La barre du gouvernail fut repoussée si brusquement qu'un des rabans cassa net, et la roue dévira avec une telle force que deux timoniers n'auraient pu la maintenir.

« Aux embarcations !... aux embarcations ! »

Ce fut le cri général, et, cependant, tous n'auraient pu y trouver place !...

M. Bourcart comprit qu'il ne serait plus maître à bord s'il ne sévissait contre l'auteur de ce désordre. Aussi, allant au tonnelier debout au pied du grand mât :

« C'est à vous, Cabidoulin, s'écria-t-il, que je m'en prends de ce qui arrive !...

– À moi... capitaine ?...

– Oui !... à vous !... »

Et s'adressant à maître Ollive :

« Mets-le aux fers... à fond de cale !... »

Des protestations s'élevèrent. Et, alors, le tonnelier de répondre d'une voix calme :

« Moi... aux fers, capitaine !... Est-ce donc parce que j'ai dit la vérité ?...

– La vérité ?.... s'écria M. Bourcart.

– Oui !... la vérité ! » répéta Jean-Marie Cabidoulin.

Et, comme pour appuyer ce qu'il venait de dire, voici que le navire se soulève de l'avant à l'arrière dans un violent mouvement de tangage. En même temps, des mugissements terribles se

font entendre à quelques encâblures en direction du sud. Puis une énorme lame se dresse contre le *Saint-Enoch*, et, au milieu des ténèbres, il est emporté avec une incalculable vitesse à la surface du Pacifique.

14

Vers le nord

Où allait ainsi le *Saint-Enoch* sous l'action d'un moteur d'une puissance prodigieuse attaché à ses flancs, le cap tantôt au nord-est, tantôt au nord-ouest ?

Au milieu de l'obscurité profonde, impossible de rien distinguer. Le capitaine Bourcart et ses officiers cherchaient vainement à reconnaître la direction. L'équipage était au paroxysme de l'épouvante. Il ne restait plus une seule des embarcations dans lesquelles on eût pu se réfugier, les amarres ayant cassé au moment où le navire s'était remis en marche.

Cependant le *Saint-Enoch* fuyait avec une telle rapidité, que les hommes eussent été renversés par la résistance de l'air. Ils durent s'étendre le

long des parois, se coucher au pied des mâts, s'accrocher aux taquets, abandonner la dunette pour ne point être envoyés par-dessus le bord. La plupart des matelots s'affalèrent dans le poste ou sous le gaillard d'avant. Quant à M. Bourcart, au capitaine King, au docteur Filhiol, au second, aux lieutenants, ils s'abritèrent à l'intérieur du carré. Il y aurait eu danger à se tenir sur le pont, car la mâture risquait de venir en bas.

Et puis qu'y aurait-il eu à faire ?... Au milieu de cette nuit noire on ne se voyait pas, on ne s'entendait même pas. L'espace se remplissait de mugissements continus, auxquels s'ajoutaient les sifflements de l'air à travers les agrès, bien qu'il ne passât pas un souffle. Si le vent se fût déchaîné avec cette fureur, il eût dissipé l'intense brouillard, et, à travers les déchirures de nuages, on aurait aperçu quelques étoiles.

« Non..., dit M. Heurtaux, le temps n'a pas cessé d'être calme, et la violence de ces rafales ne provient que de notre vitesse !

– Il faut donc que la force de ce monstre, s'écria le lieutenant Allotte, soit extraordinaire...

– Monstre... monstre ! » répétait M. Bourcart.

Et, malgré ce qui paraissait être l'évidence, tout comme le docteur Filhiol, le second et maître Ollive, il se refusait encore à admettre l'existence d'un animal, serpent gigantesque ou saurien colossal, capable d'emporter un navire de cinq cents tonneaux avec cette invraisemblable impétuosité. Un mascaret provoqué par quelque commotion sous-marine, un raz de marée d'une puissance infinie, tout ce que l'on voudrait, excepté de croire aux absurdes histoires de Jean-Marie Cabidoulin.

La nuit s'écoula dans ces conditions. Ni la direction ni la position du navire ne s'étaient modifiées. Aux premières lueurs de l'aube, le capitaine Bourcart et ses compagnons voulurent observer l'état de la mer. À supposer que le tonnelier eût raison, qui sait si l'animal ne montrerait pas certaines parties de son corps, si même il ne serait pas possible de le blesser mortellement, de délivrer le navire de ses formidables étreintes ?... Appartenait-il à ce genre de céphalopodes connus sous le nom de

poulpes, avec une tête de cheval, un bec de vautour, des tentacules qui se fussent étroitement enlacés autour de la coque du *Saint-Enoch* ?... Ne se rangeait-il pas plutôt dans cette classe des articulés, recouverts d'une épaisse carapace, ichthyosaures, plésiosaures, crocodiles géants ?... Était-ce un de ces calmars, des ces krakens, de ces « mantas » déjà rencontrés sur certains parages de l'Atlantique ou du Pacifique, de dimensions telles que l'imagination n'aurait pu les rêver ?...

Le jour était venu, jour blafard à travers un brouillard opaque. Rien ne laissait prévoir qu'il dût se dissoudre ni même perdre de son extraordinaire intensité.

Telle était la vitesse du *Saint-Enoch* que l'air cinglait les visages comme une mitraille. Il fut encore impossible de se tenir sur le pont. M. Bourcart et ses officiers durent donc rentrer dans le carré. Maître Ollive, qui essaya de ramper jusqu'aux bastingages, n'y put parvenir et fut si brutalement repoussé qu'il faillit s'écraser contre l'escalier de la dunette :

« Vingt mille diables ! s'écria-t-il lorsque les deux lieutenants l'eurent relevé, j'ai bien cru que je ne serais plus en état de payer bouteille à cette vieille bête de Cabidoulin. »

Ce que le capitaine Bourcart avait constaté, cependant, c'est que le *Saint-Enoch*, pris par le travers, donnait une bande sur bâbord à faire croire qu'il allait chavirer.

Il va de soi que l'équipage n'avait point quitté le poste ni le gaillard d'avant. Il eût été difficile, surtout au milieu des brumes, de communiquer de l'arrière à l'avant du navire. Heureusement la cambuse contenait assez de vivres, biscuits ou conserves, pour assurer la nourriture du bord.

« Que faire ?... dit le second.

– Nous verrons, Heurtaux..., répondit M. Bourcart. Cette situation ne peut se prolonger...

– À moins que nous ne soyons emportés jusqu'à la mer Glaciale ! répliqua le lieutenant Allotte.

– Et que le *Saint-Enoch* ait pu résister !... » ajouta le lieutenant Coquebert.

En ce moment, aux mugissements qui semblaient s'échapper des basses zones de l'Océan se joignit un fracas effroyable.

Aussitôt, maître Ollive, qui se traîna vers la porte de la dunette de s'écrier :

« La mâture vient de s'affaler ! »

C'était une chance que personne n'eût pu s'aventurer sur le pont. Haubans, galhaubans, étais, avaient largué aux secousses du tangage et du roulis. Mâts de perroquet et mâts de hune s'étaient abattus en grand avec leurs vergues. Quelques-uns étaient retenus en dehors par leurs agrès, au risque de défoncer le bordage. Il ne restait plus que les bas mâts avec leurs hunes, contre lesquels battaient les voiles déferlées, qui ne tardèrent pas à s'envoler par lambeaux. Le navire, ainsi désemparé, ne perdit rien de sa vitesse, et les épaves le suivaient dans cet irrésistible entraînement vers le nord du Pacifique.

« Ah ! mon pauvre *Saint-Enoch* ! »

Ces paroles désolées échappèrent au capitaine

Bourcart.

Jusqu'alors, il n'avait point perdu l'espoir que son bâtiment pourrait reprendre sa navigation, lorsqu'il se retrouverait dans des conditions normales. En effet, l'existence d'un monstre marin admise, il était évident que ce monstre, si puissant qu'il fût, n'avait pas la force d'entraîner le *Saint-Enoch* dans l'abîme... Il l'eût déjà fait... Donc, il finirait par se fatiguer d'une telle charge et n'irait pas se fracasser avec lui contre quelque littoral de la côte asiatique ou de la côte américaine...

Oui !... M. Bourcart avait jusque-là espéré que le navire en sortirait sain et sauf !... Mais, à présent, sans mâts ni voiles, et dans l'impossibilité de réparer ses avaries, quelles ressources offrait-il ?...

Situation extraordinaire, en vérité, et il n'avait pas tort, Jean Marie Cabidoulin, lorsqu'il disait :

« On n'a jamais tout vu des choses de la mer, et il en reste toujours à voir ! »

Cependant le capitaine Bourcart et ses

officiers n'étaient pas de ces hommes sur lesquels le désespoir a prise. Tant que cette coque serait sous leurs pieds, ils ne croiraient pas avoir perdu toute chance de salut... Seulement pourraient-ils réagir contre la terreur à laquelle l'équipage s'abandonnait ?...

Les chronomètres marquaient alors huit heures du matin. Il y en avait donc environ douze d'écoulées depuis que le *Saint-Enoch* s'était remis en marche.

Évidemment, la force de traction, quelle qu'elle fût, devait être prodigieuse, non moins prodigieuse la vitesse imprimée au bâtiment. Du reste, certains savants ont calculé, – que n'ont-ils pas calculé et que ne calculeront-ils pas dans l'avenir ! – la puissance des grands cétacés. Une baleine, longue de vingt-trois mètres, pesant environ soixante-dix tonnes, possède la force de cent quarante chevaux-vapeur, soit quatre cent vingt chevaux de trait, force que ne développent point encore les locomotives les plus perfectionnées. Aussi, comme le disait le docteur Filhiol, peut-être, un jour, les navires se feront-ils

remorquer par un attelage de baleines, et les ballons par un attelage d'aigles, de condors ou de vautours ?... Or, d'après ces chiffres, l'on juge de ce que pouvait être la valeur mécanique d'un monstre marin qui devait mesurer de quatre à cinq cents pieds de longueur !

Lorsque le docteur Filhiol demanda au capitaine Bourcart à combien il estimait la marche du *Saint-Enoch*, – marche qui, d'ailleurs, semblait uniforme :

« Elle ne peut être moindre de quarante lieues à l'heure, répondit M. Bourcart.

– Nous aurions fait alors près de cinq cents lieues depuis douze heures ?...

– Oui !... près de cinq cents lieues ! »

Que cela soit pour surprendre, il est certain qu'il existe des exemples de rapidité même supérieure. Et, précisément, dans l'océan Pacifique, voici le phénomène qui avait été signalé, quelques années avant, par un commandant des stations navales.

À la suite d'un violent tremblement de terre

sur les côtes du Pérou, une immense ondulation de l'Océan s'étendit jusqu'au littoral australien. Ce fut par bonds précipités que cette lame, longue de deux lieues, parcourut près du tiers du globe avec une vitesse vertigineuse estimée à cent quatre-vingt-trois mètres par seconde, soit six cent cinquante-huit kilomètres par heure. Lancée contre les nombreux archipels du Pacifique, précédée d'une lointaine oscillation sous-marine, son arrivée s'annonçait par un grand bruissement aux abords des terres ; et, l'obstacle franchi ou tourné, se déplaçait plus rapidement encore.

Ce fait précisément rapporté dans le *Journal du Havre*, M. Bourcart le connaissait et, après l'avoir cité à ses compagnons, il ajouta :

« Je ne serais donc pas étonné que nous fussions témoins et victimes d'un phénomène de ce genre... Une poussée volcanique se sera produite au fond de l'Océan, et de là l'origine de cet écueil inconnu sur lequel s'est échoué le *Saint-Enoch*... Puis, de même qu'à la suite du tremblement de terre du Pérou, une énorme lame,

un extraordinaire raz de marée aura pris naissance, et, après nous avoir arrachés à l'écueil, c'est lui qui nous entraîne vers le nord...

– À mon avis, déclara M. Heurtaux, en voyant le capitaine King faire un signe approbatif, voilà qui paraît autrement admissible que l'existence d'un monstre marin...

– Et quel monstre, ajouta le docteur Filhiol, capable de transporter notre navire avec une vitesse de quarante lieues à l'heure !

– Bon ! répondit maître Ollive, allez dire cela à Jean-Marie Cabidoulin, et vous verrez s'il abandonne son kraken, son calmar ou son serpent de mer ! »

Peu importait, en somme, que le tonnelier s'entêtât à ses histoires fantastico-marines. L'essentiel eût été de reconnaître jusqu'à quelle latitude le *Saint-Enoch* pouvait s'être élevé ce jour-là.

M. Bourcart prit sa carte et chercha à établir la position. Très vraisemblablement, la direction suivie s'était maintenue vers le nord. Il y avait

donc lieu d'admettre que le navire, après avoir franchi le long semis des Kouriles au large de la dernière île, avait traversé la mer de Behring. Autrement, il se fût déjà fracassé soit contre cet archipel, soit contre celui des Aléoutiennes plus à l'est. À la surface de ce bassin aucune terre n'émergeait qui eût pu lui faire obstacle. Il devait même, étant donnée sa vitesse, avoir franchi ce détroit à peine large d'une quinzaine de lieues. Or, en le franchissant, il eût suffi que l'immense lame obliquât de quelques milles à l'est ou à l'ouest pour se jeter sur le cap Orient de la terre d'Asie ou sur le cap du Prince de Galles de la terre d'Amérique. Mais, puisque cet écart ne s'était pas produit, pouvait-on douter que le *Saint-Enoch* ne fût déjà en plein océan Arctique ?...

Et alors le docteur Filhiol de demander à M. Bourcart :

« À quelle distance de cet écueil se trouvait donc située la mer polaire ?

– Dix-sept degrés environ, répondit le capitaine, ce qui, à vingt-cinq lieues par degré,

donne près de quatre cent vingt-cinq lieues...

– Ainsi, déclara M. Heurtaux, nous ne devons pas être éloignés du soixante-dixième parallèle ! »

Le soixante-dixième parallèle, c'est celui qui limite l'océan Arctique, et, à cette époque de l'année, la banquise polaire devait être proche !

Les cinquante-six hommes, embarqués sur le *Saint-Enoch*, couraient vraisemblablement à la plus épouvantable des catastrophes. Ce serait au milieu des solitudes hyperboréennes que se perdrait leur navire. À cette latitude se rencontreraient les glaces déjà immobilisées au delà du détroit de Behring, les ice-fields, les icebergs, et l'infranchissable banquise arctique...

Et que deviendrait l'équipage, en admettant qu'il ne fût pas englouti à la suite d'une violente collision ?... Qu'il parvînt à se réfugier sur un champ de glaces, sur l'un des archipels de ces parages, la Nouvelle-Sibérie, la terre de Wrangel ou quelque autre groupe insulaire, à plusieurs centaines de milles des côtes de l'Asie et de l'Amérique, sur une de ces îles inhabitées et

inhabitables, sans vivres, et sans abri, exposé à ces froids excessifs qui, dès octobre, enveloppent les régions de la mer Glaciale, quel sort l'y attendait ?... Il n'y saurait hiverner, et comment atteindre les provinces de la Sibérie ou de l'Alaska ?...

Il est vrai, au sortir du détroit de Behring, l'énorme ondulation océanique, ayant un plus large espace pour s'étendre, devait perdre en force et en vitesse. Et puis ne fallait-il pas compter avec la baisse qu'indiquait la colonne barométrique ? Au milieu des rafales sur une mer démontée, alors que le vent soufflerait en tempête, peut-être le phénomène épuisé rendrait-il sa liberté au *Saint-Enoch* !... Toutefois, désemparé, sous le coup des tourmentes à ce début de l'hiver arctique, comment résisterait-il et que deviendrait-il ?... Et quelle affreuse perspective pour le capitaine Bourcart et ses compagnons, sur ce navire dont ils ne seraient plus maîtres, perdu au fond de ces lointains parages !...

Telle était la situation que ni l'énergie, ni

l'intelligence, ni le courage ne seraient en état de modifier.

La matinée s'écoula. Le *Saint-Enoch* continuait à être emporté tantôt par le travers, tantôt par l'arrière ou par l'avant, comme une épave abandonnée au caprice de la mer. Ce qui rendait cette situation plus effrayante, c'est que le regard ne parvenait pas à percer ce rideau de brumes. D'ailleurs, étant donnée l'impossibilité de se tenir sur le pont, c'est seulement à travers les étroites fenêtres du carré que M. Bourcart et ses officiers eussent pu observer le large. Ils ne savaient donc pas si le navire passait en vue de terre, à proximité de l'une ou l'autre rive du détroit de Behring, si quelque île des archipels arctiques se montrait contre laquelle l'extraordinaire ondulation fût venue se briser, et le *Saint-Enoch* avec elle !...

Dans tous les cas, le dénouement ne pouvait être qu'un naufrage à bref délai auquel ne survivrait sans doute pas un seul homme de l'équipage !...

« Mais crève donc, maudit brouillard, crève

donc ! » s'écriait le lieutenant Allotte.

Le brouillard se dissipa dans l'après-midi sous l'influence de la baisse barométrique. Ses volutes remontèrent vers les hautes zones, et, si le soleil ne fut pas visible, du moins le regard put-il s'étendre jusqu'à l'horizon.

Vers quatre heures du soir, la vitesse du *Saint-Enoch* sembla diminuer. Allait-il se dégager enfin ?... Ce ne serait qu'un navire désarmé ; mais, si le capitaine Bourcart réussissait à établir quelque voile de fortune, peut-être parviendrait-il à revenir vers le sud...

« Tout... dit M. Heurtaux, tout plutôt que d'aller s'écraser contre la banquise ! »

À ce moment, maître Ollive essaya de sortir du carré. La résistance de l'air étant moins forte, il y parvint. M. Bourcart, le capitaine King, le docteur Filhiol, les lieutenants, le suivirent et vinrent s'accoter contre le bastingage de tribord, en se retenant aux taquets.

Jean-Marie Cabidoulin, le charpentier, le forgeron, les harponneurs, une douzaine de

matelots, tant Anglais que Français, remontèrent du poste et se placèrent en observation sur la coursive entre les pavois et la cabousse.

Le *Saint-Enoch* présentait alors le cap au nord-nord-est, emporté sur le dos de cette large ondulation dont la hauteur s'abaissait en même temps que décroissait sa rapidité.

Aucune terre en vue.

Quant à ce monstre marin auquel le navire eût été attaché depuis une vingtaine d'heures, il ne se laissait pas apercevoir, quoi que pût dire le tonnelier.

Et tous d'espérer, tous de se raffermir aux encourageantes paroles que fit entendre le capitaine Bourcart. Aussi maître Ollive crut-il opportun de plaisanter Jean-Marie Cabidoulin sur son crocodile poulpo-krako-kraque.

« Tu as perdu ta bouteille... vieux !... dit-il en lui frappant sur l'épaule.

– Je l'ai gagnée, répliqua maître Cabidoulin, mais ni toi ni moi ne serons là pour la boire...

– Quoi !... tu prétends que ton monstre...

– Est toujours là... et, en regardant bien, on distingue tantôt sa queue... tantôt sa tête !...

– Tout ça... des imaginations de ta sacrée caboche !...

– Et il nous tient dans ses pinces... et il ne nous lâchera pas... et je sais bien où il nous mène...

– Il nous mène là d'où nous reviendrons, vieux !... riposta maître Ollive. Et, après bouteille de tafia, bouteille de rhum que nous nous en tirerons sains et saufs !... »

Jean-Marie Cabidoulin haussa les épaules, et jamais il n'avait jeté un plus méprisant regard sur son camarade ! Penché au-dessus de la lisse, c'est qu'il croyait réellement voir la tête du monstre, une sorte de tête de cheval à bec énorme, sortant d'une épaisse crinière, puis, à quelques centaines de pieds, sa queue monstrueuse battant avec fureur les eaux dénivelées sur une large étendue !... Et, pour tout dire, novices et matelots voyaient tout cela par les yeux de l'entêté tonnelier.

Cependant, si aucune terre ne se relevait au nord, des glaces flottantes se déplaçaient alors sur un vaste espace. Aucun doute, le *Saint-Enoch* traversait les parages polaires au delà du détroit. De combien de degrés au-dessus du soixante-dixième parallèle, cela n'aurait pu être établi que par une observation impossible à cette heure avancée du jour.

Au surplus, moins de dix minutes après, le matelot Gastinet, qui venait de se hisser à la hune de misaine, criait d'une voix retentissante :

« Banquise par bâbord devant ! »

Un ice-field apparaissait à la distance de trois milles vers le nord. Plat comme un miroir, il réverbérait les derniers rayons du soleil. Au fond, les premiers blocs de la banquise, dont la crête se profilait à une centaine de toises au-dessus du niveau de la mer. Sur l'ice-field, tout un monde d'oiseaux, mouettes, guillemots, manchots frégates, tandis que les phoques, par couples nombreux, rampaient sur ses bords.

La banquise pouvait être éloignée de trois à quatre milles, et le vent, qui fraîchissait, y portait

directement. La mer était assurément plus houleuse que ne le comportait la brise, ce qui tenait à ce que l'énorme lame courait encore au milieu des glaçons entrechoqués. Et, sans doute, elle viendrait se tuer contre l'inébranlable barrière arctique.

Aussi de lourds paquets de mer tombaient-ils sur le pont du *Saint-Enoch* dont les pavois furent défoncés par le travers du mât de misaine. À un moment, le navire donna une telle bande que l'eau l'envahit jusqu'à la dunette. Si les panneaux de la cale n'eussent résisté, il aurait coulé à pic.

À mesure que tombait le jour, la tourmente s'accroissait et se déchaînait en effroyables rafales mélangées de neige.

Enfin, vers sept heures du soir, le *Saint-Enoch*, une dernière fois soulevé, fut précipité sur l'ice-field, le traversa en glissant à sa surface et vint buter contre les blocs de la banquise.

15

Dénouement

En quelle partie de la mer arctique le *Saint-Enoch* avait-il été entraîné depuis le moment où il s'était détaché de l'écueil, c'est-à-dire depuis vingt-quatre heures environ ?...

À la levée du brouillard, M. Bourcart avait observé que son navire se dirigeait vers le nord-nord-ouest. S'il ne s'était point écarté de cette direction à la sortie du détroit de Behring, ses compagnons et lui pourraient peut-être rallier la terre ferme en se portant vers le littoral de la Sibérie ou les îles avoisinantes. Le rapatriement s'effectuerait alors moins péniblement qu'à travers les interminables espaces de l'Alaska américaine.

La nuit était arrivée, – une nuit obscure et

glaciale, avec un froid de dix degrés centigrades au-dessous de zéro.

La collision avait été assez violente pour que les bas mâts du navire se fussent rompus en même temps que se défonçait sa coque.

Ce fut un miracle si personne ne fut grièvement blessé – quelques contusions seulement. Les hommes, projetés contre les bastingages purent prendre pied sur le champ de glace, où M. Bourcart et les officiers les rejoignirent aussitôt.

Il n'y avait plus qu'à attendre le jour. Toutefois, au lieu de rester au plein air pendant de longues heures, mieux valait remonter à bord. Aussi le capitaine en donna-t-il l'ordre. S'il n'était possible de faire du feu ni dans le carré ni dans le poste presque entièrement démoli, du moins l'équipage y trouverait abri contre les rafales de neige qui se déchaînaient avec fureur. Dès l'aube, M. Bourcart aviserait aux mesures qu'il conviendrait d'adopter.

Le *Saint-Enoch* s'était redressé en heurtant la base de la banquise. Mais quelles avaries

irrémédiables !... Coque ouverte en plusieurs endroits au-dessous de la ligne de flottaison, pont défoncé ou disjoint, cloisons intérieures des cabines disloquées. Cependant, les officiers purent s'installer à l'intérieur de la dunette tant bien que mal, les matelots dans la cale et dans le poste.

Tel avait été le dénouement de cette situation, en ce qui concernait du moins le phénomène provoqué par un irrésistible mouvement du seuil océanique entre le cinquantième et le soixante dixième parallèle.

Maintenant, qu'allaient devenir les naufragés du *Saint-Enoch* et du *Repton*.

M. Bourcart et le second avaient pu retrouver leurs cartes au milieu des débris du carré. Éclairés par la lueur d'un fanal, ils cherchaient à établir la position du *Saint-Enoch*.

« C'est depuis le soir du 22 jusqu'au soir du 23 octobre, dit M. Bourcart, que cette lame l'a emporté vers le nord-ouest de la mer polaire...

– Et avec une vitesse qu'on ne peut estimer à

moins de quarante lieues à l'heure !... répondit M. Heurtaux.

– Aussi, déclara le capitaine, je ne serais pas surpris que nous ayons atteint les parages de la terre de Wrangel. »

Si M. Bourcart ne faisait point erreur, si la banquise s'appuyait sur cette terre voisine de la côte sibérienne, il n'y aurait qu'à traverser le détroit de Long pour gagner le pays des Tchouktchis, dont la pointe la plus avancée sur l'océan Glacial est le cap Nord. Mais peut-être était-il regrettable que le *Saint-Enoch* n'eût pas été rejeté plus à l'ouest sur l'archipel de la Nouvelle-Sibérie. À l'embouchure de la Léna, le rapatriement aurait pu s'accomplir dans des conditions meilleures, et les bourgades ne manquent pas en cette région des Yacoutes que traverse le cercle polaire.

À tout prendre, la situation n'était pas désespérée. Les naufragés n'étaient pas sans avoir des chances de salut. Il est vrai, que de fatigues, que de privations, que de misères !... Cheminer pendant des centaines de milles sur ces

ice-fields, sans abri, exposés à toutes les rigueurs de ce climat dans la saison hivernale !... Et encore fallait-il que le détroit de Long fût solidifié par le froid dans toute sa largeur pour permettre d'atteindre la côte sibérienne.

« Le plus grand malheur, fit observer M. Heurtaux, est que les avaries du *Saint-Enoch* ne soient pas réparables !... Il eût été possible de creuser un canal à travers le champ de glaces, et notre navire aurait pu reprendre la mer...

– Et, ajouta M. Bourcart, nous n'avons pas même une seule embarcation !... En construire avec les débris du *Saint-Enoch*, pouvant contenir une cinquantaine d'hommes, y parviendrons-nous, les vivres ne nous manqueraient-ils pas avant qu'elles eussent été achevées ?... »

Le jour reparut, et c'est à peine si le soleil montra son disque blafard, sans chaleur, presque sans lumière, au-dessus de l'horizon.

L'ice-field se développait à perte de vue vers l'ouest et vers l'est. Au sud s'ouvrait ce détroit de Long, encombré de glaçons, dont l'hiver allait faire une surface ininterrompue jusqu'au littoral

asiatique. Il est vrai, tant que ces parages ne seraient pas pris sur toute leur étendue, M. Bourcart et ses compagnons ne pourraient les franchir pour gagner le continent.

Tous quittèrent le bord et le capitaine fit procéder à la visite du *Saint-Enoch*.

Il n'y eut à se faire aucune illusion. Coque écrasée contre la banquise, varangues fracassées, membrures rompues, bordages largués, quille détachée au talon, gouvernail démonté, étambot faussé, autant d'avaries impossibles à réparer, ainsi que le déclarèrent, après examen, le charpentier Férut et le forgeron Thomas.

Il n'y aurait donc à choisir qu'entre deux partis :

Ou se mettre en route le jour même, en se chargeant de tout ce qui restait de vivres, et remonter à l'ouest, vers cette partie de la mer peut-être prise par les glaces jusqu'au littoral sous l'influence du courant polaire.

Ou établir un campement au pied de la banquise et l'occuper en attendant que le passage

du détroit de Long devînt praticable à des piétons.

Le pour et le contre se rencontraient dans ces deux projets. En tous cas, il ne pouvait être question d'hiverner à cette place jusqu'au retour de la saison chaude. En admettant que l'on parvînt à creuser une retraite dans le soubassement de la banquise, ainsi que l'ont fait quelques baleiniers, comment vivre pendant sept à huit mois encore ?... Ne point oublier qu'il s'agissait de nourrir cinquante-six hommes, dont l'alimentation n'était assurée que pendant une quinzaine de jours, – trois semaines au plus, même en se réduisant au strict nécessaire. Compter sur la chasse ou la pêche eût été trop incertain. Puis, comment organiser le chauffage, si ce n'est en brûlant les débris du navire ?... Et après que deviendraient les naufragés ?...

Quant à l'arrivée d'un bâtiment en vue de la banquise, les deux tiers de l'année s'écouleraient avant que ces parages redevinssent navigables !...

Le capitaine Bourcart prit donc la résolution de partir dès que serait achevée la construction de

traîneaux, auxquels, à défaut de chiens, s'attelleraient les hommes.

Il convient de dire que ce projet, adopté par l'équipage du *Saint-Enoch*, le fut également et sans discussion par le personnel du *Repton*.

Peut-être, cependant, les Anglais eussent-ils préféré se mettre séparément en route. Mais, faute de vivres, ils ne l'auraient pu, et le capitaine Bourcart n'eût jamais consenti à leur en fournir dans ces conditions.

Et, d'ailleurs, les naufragés étaient-ils exactement fixés sur la position de l'ice-field ?... Avaient-ils la certitude de se trouver dans le voisinage de la terre de Wrangel ?... Aussi, lorsque le docteur Filhiol posa cette question au capitaine :

« Je ne puis vous répondre d'une façon positive... déclara M. Bourcart. Avec mes instruments, j'aurais su relever notre position, s'ils n'eussent été brisés... Je pense pourtant que cet ice-field doit être à proximité de la terre de Wrangel, à moins qu'il ne subisse l'action d'un courant qui porterait à l'ouest ou à l'est du détroit

de Behring. »

L'hypothèse était plausible. Or, sans points de repère, comment reconnaître si le champ de glace était immobilisé ou s'il dérivait avec la banquise...

En effet, deux forts courants traversent ces parages. L'un vient du nord-ouest en contournant le cap Orient de la presqu'île des Tchouktschis, l'autre vient du nord pour se réunir au premier qui remonte le long de la côte alaskienne jusqu'à la pointe de Barrow.

Quoi qu'il en soit, le départ était décidé. Aussi, sur l'ordre du capitaine, maître Cabidoulin, le charpentier et le forgeron se mirent-ils à la besogne. Il s'agissait de construire trois traîneaux avec les planches et les espars retirés du *Saint-Enoch*, dont la coque continuerait à servir d'abri. Quant au combustible, dont il faudrait emporter le plus possible, les mâts et les vergues le fourniraient en abondance.

Ce travail devait durer trois jours, à la condition de ne pas perdre son temps. Les Anglais offrirent leurs services, et M. Bourcart

comptait surtout y recourir pendant le cheminement. Ce ne serait pas trop de tous les bras pour enlever ces lourds traîneaux au cours d'un si long voyage.

Plusieurs fois, les deux capitaines, les lieutenants et le docteur Filhiol montèrent à la crête de la banquise, dont les pentes étaient assez praticables. De cette hauteur de trois cents pieds, le rayon de visibilité mesurait environ cinquante kilomètres. Aucune terre n'apparut dans le champ des longues-vues. En direction du sud, c'était toujours la mer charriant des glaces et non l'ice-field ininterrompu !... Il était à supposer que quelques semaines s'écouleraient encore avant que le détroit de Long fût pris sur toute son étendue... si c'était bien le détroit de Long qui s'ouvrait de ce côté...

Durant ces trois jours, le campement ne fut point troublé par la visite des ours blancs. Deux ou trois de ces animaux, qui ne laissent pas d'être redoutables, après s'être montrés entre les glaçons, se retirèrent dès qu'on voulut les poursuivre.

Enfin, à la date du 26 octobre, dans la soirée, la construction des traîneaux fut achevée. On les chargea des caisses de conserves, viandes, légumes et biscuits, d'une forte provision de bois, d'un paquet de voiles destinées à l'établissement de tentes, lorsque les tempêtes de neige rendraient le cheminement impossible.

Le lendemain, après une dernière nuit passée dans le poste et le carré, après un dernier repas à bord, M. Bourcart et ses compagnons, le capitaine King et les siens, se mirent en marche.

Ce départ ne se fit pas sans une vive émotion, sans un profond serrement de cœur !... Cette épave, qui avait été le *Saint-Enoch*, les yeux ne la quittèrent qu'au moment où elle disparut derrière les hauteurs de la banquise !...

Et comme maître Ollive, toujours plein de confiance, disait au tonnelier :

« Eh bien... vieux... on s'en tirera tout de même !... On reverra la jetée du Havre... »

– Nous... qui sait ?... mais pas le *Saint-Enoch* », se contenta de répondre Jean-Marie

Cabidoulin.

Il n'y a pas lieu de rapporter par le détail les incidents de ce voyage à la surface de l'ice-field. Le plus grand danger était que les vivres et le combustible vinssent à faire défaut si le cheminement venait à se prolonger.

La petite caravane marchait en ordre régulier. Les deux lieutenants tenaient la tête. Ils s'éloignaient parfois d'un ou deux milles afin de reconnaître la route, lorsque les blocs la barraient. Il fallait alors contourner de hauts ice-bergs, ce qui accroissait d'autant les étapes.

Quant à la température, elle oscillait entre vingt et trente degrés au-dessous de zéro, — moyenne ordinaire à cette latitude au début de la période hivernale.

Et les jours se succédaient, et au sud de l'ice-field se développait invariablement la mer, couverte de glaces flottantes. M. Bourcart observait, d'ailleurs, qu'un courant assez rapide entraînait ces glaces dans la direction de l'ouest, c'est-à-dire vers le détroit de Long, dont les traîneaux avaient déjà dû dépasser l'entrée

occidentale. Au sud se développait probablement ce large bras de mer que bornent les îles Liakhov et l'archipel de la Nouvelle-Sibérie.

Au sujet des éventualités à prévoir, lorsqu'il en causait avec ses officiers, le capitaine Bourcart exprimait la crainte d'être obligé de remonter jusqu'à ces îles, que plusieurs centaines de milles séparent du continent asiatique. Or, c'est à peine si la caravane pouvait en faire une douzaine par vingt-quatre heures, dont douze étaient réservées au repos de la nuit. Et, même, comme les jours d'octobre sont de courte durée sous cette haute latitude, comme le soleil ne décrit au-dessus de l'horizon qu'une courbe de plus en plus rétrécie, c'était au milieu d'une demi-obscurité que le cheminement s'effectuait au prix de fatigues excessives.

Cependant ces hommes courageux ne se plaignaient pas. Il n'y avait rien à reprocher aux Anglais qui prenaient leur part du traînage. Lorsque M. Bourcart donnait le signal de halte, on formait des tentes au moyen de voiles disposées sur des espars, on distribuait la

nourriture, on allumait le fourneau, on préparait quelque boisson chaude, grog ou café, et tous s'endormaient jusqu'au départ.

Mais quelles souffrances, lorsque les rafales se déchaînaient avec une violence inouïe, lorsque le chasse-neige balayait le champ de glace, lorsque la marche s'opérait à contre-vent au milieu d'une épaisse et aveuglante poussière blanche ! On ne se voyait pas à quelques mètres. La direction ne pouvait être relevée qu'à la boussole dont l'aiguille, affolée, ne donnait plus d'indications suffisantes. M. Bourcart, – et il ne l'avouait qu'à M. Heurtaux, – se sentait égaré à travers ces immenses solitudes... Il en était réduit à longer la lisière de l'ice-field que battaient les lames du large, au lieu de piquer droit au sud. Or, la mer s'étendait toujours de ce côté... Faudrait-il donc s'embarquer sur ces glaçons en dérive... s'en remettre au hasard pour atteindre la côte sibérienne ?... Non, à mesure que la température s'abaissait, ces glaçons, pressés les uns contre les autres, finiraient par ne former qu'un champ solide de la surface du bassin polaire. Mais si des semaines s'écoulaient avant que la mer ne se fût

solidifiée, les vivres, malgré toute l'économie qu'on apportait, le bois, dont la consommation se réduisait à la cuisson des aliments, ne manqueraient-ils pas ?...

Déjà plusieurs des novices étaient à bout de forces, et le docteur Filhiol les soignait de son mieux. Ah ! que de fatigues eussent été évitées si les traîneaux avaient eu un de ces attelages de chiens habitués aux plaines sibériennes ou kamtchadales ! Doués d'un merveilleux instinct, ces animaux savent s'orienter au milieu des tourbillons de neige, alors que leurs maîtres sont réduits à l'impuissance...

Enfin, on alla ainsi jusqu'au 19 novembre.

Vingt-quatre jours s'étaient écoulés depuis le départ. Il n'avait pas été possible de descendre vers le sud-ouest, là où M. Bourcart espérait rencontrer les points avancés du continent aux approches des îles Liakhov.

Les vivres étaient presque épuisés et, avant quarante-huit heures les naufragés n'auraient plus qu'à s'arrêter à leur dernier campement, à y attendre la plus horrible des morts !...

« Navire... navire !... »

Enfin ce cri, dans la matinée du 20 novembre, fut poussé par Romain Allotte, et à tous les regards apparut le bâtiment que le lieutenant venait de signaler.

C'était un trois-mâts-barque, un baleinier qui, toutes voiles dehors, par fraîche brise du nord-ouest, se dirigeait vers le détroit de Behring.

M. Bourcart et ses compagnons, abandonnant les traîneaux, retrouvèrent assez de forces pour courir vers la lisière de l'ice-field.

Là des signaux furent faits, des coups de fusil tirés...

Ils avaient été aperçus et entendus... Le bâtiment mit aussitôt en panne, et deux embarcations s'en détachèrent...

Une demi-heure après, les naufragés étaient à bord... sauvés par cette intervention, on peut dire providentielle.

Ce navire, le *World* de Belfast, capitaine Morris, après avoir terminé tardivement sa campagne de pêche, se rendait en Nouvelle-

Zélande.

Inutile de dire que l'accueil réservé à l'équipage du *Saint-Enoch* comme à celui du *Repton* fut des plus généreux. Et, lorsque les deux capitaines racontèrent dans quelles extraordinaires circonstances s'étaient perdus leurs navires, il fallut pourtant bien les croire !

À un mois de là, le *World* débarquait à Dunedin les survivants de ce sinistre maritime.

Et alors, le capitaine King de dire au capitaine Bourcart en prenant congé :

« Vous nous avez recueillis à bord du *Saint-Enoch*, et je vous ai remercié...

– Comme nous remercions votre compatriote, le capitaine Morris, de nous avoir recueillis à bord du *World*..., répondit M. Bourcart.

– Aussi sommes-nous quittes... déclara l'Anglais.

– Comme il vous plaira...

– Bonsoir...

– Bonsoir ! »

Et ce fut tout.

Quant au kraken, kalmar, céphalopode, serpent de mer, selon qu'on voudra l'appeler, le *World*, en dépit des pronostics dont maître Cabidoulin continuait à ne point se montrer avare, fut assez heureux pour ne point le rencontrer pendant sa traversée de la mer polaire à la Nouvelle-Zélande. D'autre part, ni M. Bourcart ni ses compagnons ne l'aperçurent pendant leur traversée de la Nouvelle-Zélande en Europe. Les lieutenants Coquebert et Allotte se rendaient enfin compte que c'était une lame énorme, douée d'une incomparable vitesse, qui avait emporté le *Saint-Enoch* jusqu'à la banquise.

Quant à Jean-Marie Cabidoulin, avec la majorité de l'équipage il tenait toujours pour son prodigieux monstre marin...

En tout cas, il n'y a pas certitude que les océans renferment de tels animaux. Aussi, en attendant que les ichthyologistes aient constaté leur existence et décidé en quelle famille, quel genre, quelle espèce, il conviendra de les classer, mieux vaut reléguer ce qu'on en rapporte au rang

des légendes.

Le capitaine Bourcart et ses compagnons rentrèrent donc au Havre. Cette fois, ce ne fut pas à bord de leur navire.

Cependant, grâce à la vente de la première cargaison à Victoria de Vancouver, la campagne donna des bénéfices, et, quant au *Saint-Enoch*, la perte en fut couverte par les assureurs. Mais les larmes venaient aux yeux du capitaine, lorsqu'il songeait à son pauvre bâtiment abandonné au pied de la banquise arctique !

En ce qui concerne maître Ollive et maître Cabidoulin, ils s'offrirent réciproquement les bouteilles de tafia et de rhum pariées gagnées, perdues, au cours du voyage. Et, lorsque le premier dit au second :

« Eh bien... vieux... est-ce que tu y crois toujours ?...

– Si j'y crois... après ce qui nous est arrivé !...

– Ainsi, tu affirmes avoir vu la bête ?...

– Comme je te vois.

– Entend-tu par là que j'en sois une ?...

– Oui... puisque tu ne veux pas y croire !...

– Merci ! »

On le voit, le tonnelier n'a point changé d'opinion. Il persiste à admettre l'existence du monstre, et dans ses sempiternelles histoires revient sans cesse le récit des aventures du *Saint-Enoch* !...

Mais, qu'on en soit sûr, cette campagne aura été la dernière de Jean-Marie Cabidoulin.

Cet ouvrage est le 333^e publié
dans la collection *À tous les vents*
par la Bibliothèque électronique du Québec.

La Bibliothèque électronique du Québec
est la propriété exclusive de
Jean-Yves Dupuis.