

À l’assaut du Pôle Sud

François Bournand

LU AVEC LIREGRATUITEMENT.COM

Livre libre de droits, lisible gratuitement en ligne et en quinze minutes par jour.

1

Cher Monsieur Bournand,

Vous venez d'écrire certainement un bon livre pour la jeunesse, un livre réconfortant, puisqu'il nous apprend ce que peuvent l'énergie et le courage mis à la disposition de la science.

Ce sont de beaux exemples que vous retracez dans ces pages. Comme ils font aimer la science, ces hommes courageux qui abandonnent leurs chères habitudes pour affronter la vie rude, hasardeuse, pleine de dangers prévus et imprévus au sein d'une nature inexplorée, et dans un climat meurtrier où la mort guette à chaque pas le téméraire voyageur !

Quelle existence en perspective dans ces terres de désolation ! Et pourtant, elle a quelque charme pour des savants qui se sentent soutenus, pour ainsi dire secoués par le frisson de la nature polaire. Il leur semble aussi que chaque conquête nouvelle sur la nature inconnue est un fleuron de plus ajouté à la glorieuse couronne du progrès scientifique.

Je ne saurais trop engager la jeunesse studieuse à lire ces pages si intéressantes où vous racontez ces curieuses entreprises, ces émouvantes aventures à travers les régions glacées du Pôle Sud. Vous y enseignez à aimer encore davantage ces savants courageux qui se dévouent pour l'humanité.

Je vous adresse, cher Monsieur, mes meilleurs souhaits pour votre œuvre nouvelle et pour vous-même.

P. Richer,
de l'Institut.

Paris, le 19 août 1905.

2

Dès longtemps, on s'était inquiété des régions mystérieuses qui entourent le Pôle Nord et il n'est pas, dans l'histoire générale des grands voyages, des vastes explorations et des découvertes géographiques, de chapitre plus émouvant que celui qui se rapporte aux Conquêtes des Pôles.

Le Pôle Nord principalement avait exercé la curiosité des anciens ; le mystère de ces terres inconnues avait déjà sollicité de hardis voyageurs dès la haute antiquité. Nombreux furent ceux qui, des siècles reculés aux expéditions des Nordenskjöld et des Nansen, à la tragique entreprise d'un Andrée, s'aventurèrent dans ces régions désolées qui semblaient vouloir garder jalousement leurs secrets.

Mais, aujourd'hui, le Pôle Nord n'est plus le seul en vue. Quelques hardis pionniers ont pensé que le Pôle Sud méritait aussi d'attirer les explorateurs courageux, et l'Exploration des régions antarctiques est devenue dans le monde savant une question à l'ordre du jour.

Dans le courant de ces dernières années, plusieurs expéditions, parmi lesquelles il nous faut citer celles de de Gerlache, de Borchgrevink, de Otto Nordenskjöld, du docteur Charcot, etc., qui se sont engagés sur la trace d'illustres devanciers, avec un ou-

tillage perfectionné et de puissants moyens, afin de faire d'utiles et belles découvertes et de préciser les contours des terres australes.

Le problème des régions antarctiques est certes beaucoup moins avancé que celui des régions du Pôle Nord, car dans celles-ci, les explorateurs ont pu dépasser le 86 degré parallèle.

Il y a une cause à cela : c'est que, d'une manière générale, les régions glacées du Pôle Sud sont réputées plus froides que les régions du Pôle Nord, la glace semble s'y former en plus grande abondance, la moyenne de limite des glaces flottantes sur l'Océan du Sud s'avance à 400 kilomètres plus près de l'Équateur que dans l'hémisphère Nord.

Ajoutons que la calotte des Banquises qui ceignent le Pôle Sud est bien plus compacte, plus dure que celle du Pôle Nord.

Il y a là, on le voit, des raisons très sérieuses qui ont empêché de se rendre dans ces régions antarctiques et de s'approcher du Pôle austral aussi près que du Pôle boréal.

Chose curieuse, l'existence d'un grand continent au Pôle Sud, a été toujours admise par les géographes qui, depuis Hipparque, professent le dogme de l'équilibre parfait entre les Terres et les Océans.

« Je crois fermement, disait le grand voyageur anglais Cook, qu'il y a près du Pôle antarctique une étendue considérable de terres où se forment la plupart des glaces répandues dans ce vaste Océan méridional. »

Ce que divers voyageurs ont pu voir depuis dans ces parages, semble appuyer sérieusement cette curieuse hypothèse.

Quoi qu'il en soit, rendons hommage à ces braves qui, du XVI siècle à nos jours, ont songé à découvrir un chemin permettant la conquête du Pôle Sud.

Il faut un courage indomptable, une volonté étonnante, une audace magnifique, on peut le dire, pour aller vivre et lutter dans la désolation du désert polaire.

On ne connaîtra jamais assez les détails des luttes inlassables entreprises par tant de vaillants savants contre les obstacles entassés par la capricieuse nature aux extrémités glacées des pôles.

Il faut une haute valeur morale pour oser se lancer dans de telles entreprises.

« En prenant leur résolution, dit Élisée Reclus, ces courageux navigateurs acceptaient d'avance, soit la putréfaction du scorbut, soit la suffocation dans une tempête de neige ou le broiement entre deux blocs de glace ; il leur fallait pour ainsi dire se plonger dans une mort anticipée, résolus à s'éteindre peut-être obscurément dans quelque prison de glace, sous l'obscurité de l'interminable nuit. »

3

Cette terre était la première découverte… (page 22).

Il y a à peine un peu plus de trois siècles qu'eut lieu la première découverte antarctique. Elle fut faite par un marin hollandais et elle est due, d'ailleurs, au hasard, qui fait souvent bien les choses.

On sait qu'à cette époque, les Hollandais venaient de nouer de fructueuses relations de commerce avec les Indes Orientales.

Il y avait eu plusieurs expéditions équipées aux frais des riches marchands d'Amsterdam, et qui avaient accompli avec succès le périlleux voyage des Indes par le Cap de Bonne-Espérance.

Il arriva que, stimulés par ces exemples, des négociants de Rotterdam voulurent à leur tour organiser des expéditions pour les Indes Orientales ; mais écoutant les conseils du célèbre géographe Pierre van der Hagen, ils s'associèrent sous la raison sociale « Compagnie de Pierre van der Hagen » et équipèrent, à leur tour, une belle escadre.

Ne voulant pas faire comme les bourgeois et les marchands d'Amsterdam, ils donnèrent l'ordre au chef de leur escadre de se rendre aux Indes, non plus par la route du Cap suivie jusqu'alors, mais par la route tracée par Magellan.

Àcette époque troublée, on armait — par précaution — en guerre toutes les expéditions commerciales et l'escadre de « l'Expédition des cinq navires de Rotterdam » avait embarqué un effectif de cinq cents hommes, marins et soldats placés sous le commandement supérieur de l'amiral Jacques Mahn et du vice-amiral Simon de Cordes.

C'était le plus petit des bâtiments de cette escadre, le yacht Blyde Boodschap qui devait faire la première découverte des terres australes. Ce navire, qui ne jaugeait que 75 tonnes, portait 56 hommes d'équipage, commandés au début de la campagne par Sebald de Weerdt (ou Weert).

Le 26 juin 1598, l'escadre mettait à la voile ; mais ce ne fut que le 6 avril de l'année suivante, après une pénible traversée, que les cinq navires arrivèrent au détroit de Magellan.

Le chef de l'escadre, Jacques Mahn, était mort en route, et avait été remplacé par le vice-amiral de Cordes qui, à son tour, avait été remplacé par Sebald de Weerdt.

Le yacht Blyde Boodschap avait alors reçu comme commandant Dirck Gherritz, marin expérimenté, qui avait déjà fait vaillamment les voyages au Japon, pour le compte de compagnies portugaises.

Le 8 avril, l'escadre franchissait le goulet du détroit de Magellan.

Des vents violents et contraires ne tardèrent pas à l'assaillir, et le vice-amiral décida d'hiverner dans le détroit. L'hivernage fut rude, et une centaine d'hommes environ périrent en cet endroit.

Enfin, le 3 août, l'escadre pénétrait dans l'Océan Pacifique.

Mais là, ne devait pas se trouver la fin des ennuis, comme on le croyait, et des tempêtes firent subir à la flottille de grosses avaries.

Le yacht Blyde Boodschap fut désemparé, et on ne parvint qu'à grand'peine à le remettre en état.

Un mois plus tard, le 10 septembre, une violente tempête dispersa la petite flottille, et le Blyde Boodschap, jeté violemment hors de sa route, se trouva seul et atteignit le 64 degré parallèle sud, où son commandant, Dirck Gherritz, aperçut avec étonne-

ment une terre présentant des montagnes élevées couvertes de neige, « comme dans le pays de Norvège ».

Cette terre était la première terre découverte de celles qui font partie des archipels et des terres des régions du Pôle Sud.

Dirck Gherritz réussit à gagner une latitude plus clémente, et, quelques semaines plus tard, il parvenait dans la baie de Valparaiso ; mais il n'avait plus à son bord que neuf hommes encore valides.

De son côté, de Weerdt qui se trouvait sur le Troun, cherchait à regagner l'Europe. À quelque distance du détroit de Magellan, dans l'est du cap des Vierges, il découvrit, le 24 janvier 1600, trois petites îles qu'il plaça sur ses cartes par 50° 40′ sud, à environ 76 lieues du continent et auxquelles il donna le nom de Sebaldines. Ces îles faisaient partie du groupe qui devait, par la suite, recevoir les noms de Malouines et de Falkland.

Le premier géographe qui ait mentionné la découverte fortuite de Gherritz, est Gaspard van Baerle, qui joignit à la traduction latine qu'il publia, en 1622, de la Historia General de las Indias Occidentales de Herrera, un résumé des voyages faits au détroit de Magellan.

Avec le dix-huitième siècle, devaient commencer des découvertes sérieuses et les hardis pionniers du Pôle Sud devaient devenir assez nombreux.

En tête, se présente un Français, Bouvet, qui, en 1739, découvrit l'île qui porte son nom.

Puis vinrent deux autres Français, Marion et Crozet, qui, en 1772, rencontrèrent, au cours de leur exploration, un nouveau

groupe d'îles qui a également gardé le nom de ses découvreurs.

Le quatrième de ces pionniers que nous avons à citer est encore un Français, le capitaine Kerguelen.

En 1772, il découvrit dans l'Océan Indien austral, la grande île à laquelle il a donné son nom.

Ainsi, on le voit, c'est par quatre noms de voyageurs français que s'est ouverte, à l'avant-dernier siècle, l'ère des découvertes dans les parages des régions antarctiques et que se sont marquées les premières étapes vraiment sérieuses.

Après eux, devait venir un anglais célèbre, le capitaine Cook, qui, de 1773 à 1775, entreprit dans l'Océan Austral, avec les deux navires Adventure et Resolution, trois croisières restées célèbres dans les fastes géographiques.

Dans la première de ces croisières, en janvier 1774, il atteignit vers le sud-ouest de la Terre de Feu le 71° 10′ de latitude, ce qui pouvait paraître extraordinaire pour l'époque.

Le grand navigateur fut vivement ému par la vue des paysages polaires, qui firent une profonde impression sur sa vive imagination.

Il décrivit, à son retour, et cela avec perfection, la formation des glaces et leur puissante action. Il eut le pressentiment qu'il existait, par delà, d'autres terres qui furent effectivement découvertes après lui dans la vaste zone mystérieuse.

Mais sa relation écrite n'était certainement pas faite pour encourager le zèle des futurs voyageurs en ces contrées désolées. Il osa même écrire : « Le danger qu'on court à reconnaître une côte

dans ces mers inconnues et glacées est si grand, que j'ose dire que personne ne se hasardera à aller plus loin que moi, et que les terres qui peuvent être au sud ne seront jamais reconnues. »

Cook se trompait, et cela heureusement pour la science et la géographie !

Un Russe ouvre la liste des explorateurs célèbres du XIX siècle. Bellingshausen, de 1819 à 1821, fit un important voyage de circumnavigation dans les mers australes. Il compléta les découvertes de son grand devancier en découvrant les deux petites îles d'Alexandre et de Pierre I.

Àson tour, un baleinier anglais, nommé Weddell, atteignit en 1823, à l'aide de ses deux navires Beaufoy et Jane, le 74° 35′ parallèle.

Ce fut un heureux résultat qui exerça une espèce de réaction momentanée contre les idées de Cook.

Il avait trouvé un passage libre dans la mer de Georges IV (longitude 34°) et dans lequel il avait réussi à s'engager.

On rechercha longtemps ce passage dans les mêmes parages.

Un autre Anglais, Biscoe, en 1830-1832, tenta avec les deux navires Lively et Tula qu'il commandait, des découvertes dans les hautes latitudes du Sud.

Il découvrit les terres Adélaïde, Enderby, Graham.

En 1833, le capitaine Kemp, un Anglais encore, atteignit à l'aide de son schovner Magpie, la terre à laquelle son nom est resté attaché. La terre de Kemp se trouve par le 57° de longitude.

Au cours des deux années 1838, 1839, deux Anglais, les capitaines Balleny et Freeman, à la tête des navires Scott et Sabina, découvrirent les îles Balleny, la côte Clarie, et ramenèrent l'attention des géographes et des hydrographes sur la question, qui paraissait oubliée, des régions antarctiques.

Leur voyage devait avoir un grand retentissement, car ces voyageurs allaient être cause de la reprise de recherches nouvelles.

En effet, à partir de ce moment, les marines françaises, anglaises, américaines, allaient glorieusement rivaliser pour faire de nouvelles découvertes, et, à la même heure, trois grandes expéditions nationales allaient lutter pour de nouvelles explorations.

L'expédition française, composée de deux navires, le Zélé et l'Astrolabe, fut commandée par le célèbre Dumont d'Urville, qui, on le sait, a fait le tour du monde et est mort dans un accident survenu sur le chemin de fer de Saint-Germain.

De son premier voyage, en 1837, l'amiral Dumont d'Urville n'avait rapporté qu'un seul important résultat : la découverte de la Terre Louis-Philippe.

Au cours de son second voyage, il découvrit la Terre Adélaïde, la Côte Clarie (qui avait déjà été aperçue par des Anglais), ce qui ajoutait des découvertes vraiment importantes à la géographie des régions antarctiques.

L'expédition américaine eut lieu en 1839-1840. Elle avait à sa tête le commandant Wilkes, qui avait sous ses ordres trois bâtiments et fit avec eux deux grandes expéditions au milieu de nom-

breuses difficultés. Il se rendit, d'ailleurs, dans les régions déjà visitées et explorées par le capitaine Balleny et l'amiral Dumont d'Urville.

Au cours de sa seconde expédition, l'explorateur américain découvrit la Terre de Wilkes.

James Ross, le célèbre explorateur anglais, devait voyager à son tour dans les régions antarctiques de 1839 à 1843.

Il avait, d'ailleurs, déjà fait ses débuts d'explorateur dans les mers glaciales du Nord, où il était sous les ordres de son oncle, le commandant John Ross (1829-1833).

La croisière anglaise de l'expédition, dont il avait le commandement et qui était composée des deux navires l'Erebus et la Terror, devait être des plus heureuses et des plus fertiles.

Elle fit la découverte de la Terre Victoria ; elle dépassa successivement les latitudes atteintes par Cook et Weddell. Ross découvrit les deux célèbres volcans qui reçurent les noms des deux navires dont nous venons de parler.

Au cours d'une seconde expédition excessivement périlleuse, James Ross atteignit enfin 78° 10′, latitude extrême qui ne devait être dépassée qu'en 1900 par le Norvégien Borchgrevink.

Enfin, une troisième fois, le célèbre explorateur anglais devait encore se diriger vers le Sud.

Cette suite de croisières des mers avoisinant le Pôle Sud est restée sans rivale.

James Ross devait aussi s'illustrer dans les régions arctiques à la recherche des restes de l'expédition de sir John Franklin, en

1848. Ce sont ces recherches des restes de Franklin qui l'ont surtout rendu célèbre.

Àla suite de Ross, mentionnons l'Anglais Nares, qui, trente années plus tard (en 1873-1874), reprit la suite des voyages vers le Pôle Sud. Il commandait le Challenger, qui fit de nombreuses et remarquables études au point de vue de l'hydrographie, de la botanique et de la zoologie, et enrichit les sciences naturelles de nombreux documents nouveaux.

Depuis une quinzaine d'années, les baleiniers ont étendu leur terrain de chasses aux mers antarctiques. Les baleiniers écossais ont été les premiers à donner l'exemple.

En décembre 1892, un de leurs bâtiments, l'Active, a trouvé de nombreuses baleines. Le docteur Donald a raconté qu'à plusieurs reprises l'Active avait heurté plusieurs de ces cétacés qui sont abondants et peu farouches dans les eaux qui avoisinent l'île de Joinville et celle de Dundee.

Un jour, on n'aperçut pas moins de trente de ces animaux. Une autre fois, le docteur Donald vit un balénoptère long de 25 mètres sauter hors de l'eau comme un saumon.

En 1893, le Jason faisait un nouveau voyage dans les terres australes sous la direction du capitaine Larsen.

Le 9 décembre, Larsen découvrait une île qu'il appela Veiro (Île du Temps). L'après-midi du même jour, il passa auprès d'une île qu'il nomma l'Île Robertson en l'honneur de l'un des propriétaires du navire sur lequel il naviguait.

Le surlendemain, 11 décembre, l'atmosphère s'étant éclaircie, il avait la chance de découvrir encore un îlot volcanique qu'il bap-

tisa Lurdenberg Sukkestop.

Débarquant sur la banquise en compagnie de son second, et chaussé de « skis », Larsen et son compagnon atteignirent l'îlot. Ils rencontrèrent de nombreux phoques, et, en ayant tué plusieurs, ils trouvèrent dans l'estomac de quelques-uns les restes d'un poisson ressemblant au merlan.

Tel était l'état des découvertes australes lorsque le commandant de Gerlache résolut de faire une expédition sur le Belgica.

De Gerlache, avec le Belgica (1898-1899), explora le Shetland, le sud de la terre de Graham, et donna une impulsion nouvelle aux explorations de ces régions si peu connues, si mystérieuses, et qui sont cependant si attrayantes.

Nous raconterons plus loin, avec détails, les principaux faits de cette expédition remarquable qui a excité l'enthousiasme du grand géographe Élisée Reclus.

« Tout d'abord, dit-il, constatons le fait qui devra de siècle en siècle ramener le nom de la Belgica parmi ceux des navires qui visitèrent les terres australes : M. de Gerlache et ses vaillants compagnons sont parmi tous les hommes les premiers qui aient hiverné dans la zone glaciale du Sud au-delà du cercle polaire.

» Pendant treize longs mois ils ont vécu, ou plutôt ils ont réussi à garder le souffle et le mouvement, dans la grande prison de glace, dans la banquise qui dérivait de çà et de là. N'ayant pas eu la chance de trouver, soit la mer libre, soit un promontoire favorablement situé, qui leur permît de passer le long hiver en de meilleures conditions d'économie vitale, il leur fallut rester dans leur navire, mordus par la mâchoire de glace, entendre sans cesse

le craquement des flardes entrechoquées, la rumeur sourde de tout cet univers de fraisis cristallin qui se brise et se regèle, participer jusque dans la moelle des os à tous les chocs que subissait la membrure du navire, travailler constamment à le dégager des situations périlleuses, lui éviter le heurt des blocs et des monts de glace, et s'accommoder le moins mal possible à ce va-et-vient de la dérive, qui les promena en ligne brisée sur un espace de 2 000 kilomètres. »

En 1900, à son tour, un Norvégien résolut de suivre l'exemple montré par de Gerlache.

Borchgrevink, dont nous relatons d'autre part le voyage, se mit à la tête de l'expédition anglaise de la Soulthem-Cross, la Croix du Sud, qui, par terre, dépasse de quarante milles (78° 50′) la latitude que James Ross avait atteinte dans les mêmes parages.

C'était lui qui détenait alors le record vers le Pôle Sud. Son expédition endura aussi parfois de dures souffrances, et les explorateurs ne durent souvent leur salut qu'au hasard.

En août 1901, un vapeur, le Morning, chargé de ravitailler l'expédition anglaise de la Discovery, quittait l'Angleterre.

Le 23 janvier de l'année suivante, il attaquait la banquise antarctique dans le sud de la Nouvelle-Zélande, et, après une lutte gigantesque, arrivait enfin à cette terre Victoria, ce morceau du continent antarctique découvert, il y a près de quatre-vingts ans, par l'Anglais Ross.

Au cours de l'été antarctique, on fit de périlleuses expéditions en traîneau, et, une fois les reconnaissances terminées, les explorateurs s'installèrent pour l'hivernage.

Au prix d'efforts inouïs, ils parvinrent ensuite à atteindre, au cours d'une exploration, le 80° 17′ de latitude sud. Ils avaient dépassé Borchgrevink, qui n'était arrivé qu'à 78° 50′.

Comme nous l'avons déjà vu dans les pages précédentes, une question importante pour la science a été résolue par les récents voyages dans les régions australes.

Les observations faites (comme cela a été fait d'ailleurs aussi dans les régions boréales) ont confirmé ce fait que la terre a connu des froids plus intenses et que les glaces étaient jadis plus nombreuses auprès des pôles.

« Les observateurs, a dit un jour Élisée Reclus, au cours d'une conférence, les observateurs ont aussi mis hors de doute un fait capital dans l'Histoire géologique moderne de notre globe. Les terres qu'ils ont visitées portent toutes les traces d'une extension antérieure des glaciers.

» Les rivages de la Terre de Feu présentent en maints endroits des roches montonnées et des moraines provenant de glaciers disparus ; l'île des États, qui n'a pas un seul champ de glace, offre sur tout son pourtour les marques d'un ancien revêtement de neiges et de névés ; enfin, des terres antarctiques elles-mêmes se trouvent évidemment dans la période du recul des glaces.

» La calotte australe eut aussi des âges plus « glaciaires » que de nos jours, de même que la calotte boréale et probablement à la même époque. »

Aussi, la théorie qui prétend que les ossements ont été amenés là par un cataclysme, est aujourd'hui repoussée par tous les savants.

Un examen attentif démontre que l'époque glaciaire fut d'un caractère tout différent, en Europe par exemple, de celui qu'elle a eu en Asie et en Amérique, et que, tandis que des glaciers recouvraient les montagnes des îles britanniques et les plaines de l'Allemagne, des forêts de pins ombrageaient les îles de l'Océan antarctique, et les éléphants se multipliaient et pâturaient sur les bords d'un océan dont les vagues ne roulaient aucun glaçon !

Beaucoup de choses, d'après les savants de la nouvelle expédition, nous prouvent que l'Archipel antarctique a été submergé dans une période géologique très récente ; en effet, nous savons que des coquillages fossiles, de l'espèce de ceux qui vivent dans les eaux environnantes, se trouvent à des hauteurs assez grandes sur toutes les îles de l'Océan antarctique.

(Docteur Cook.)

4

Il était presque mourant. (page 44).

En 1898, se préparait une expédition anglaise conduite par le Norvégien Borchgrevink.

Cette expédition avait été soigneusement organisée par le directeur du Strand Magazine, une des plus grandes revues de la capitale de l'Angleterre.

Àla fin de cette même année, Borchgrevink s'embarquait sur la Southern Cross (la Croix du Sud) ; il partait de Hobart-Town,

la capitale de la Tasmanie, pour se lancer bravement dans l'inconnu de l'Océan polaire antarctique.

Au sud du grand continent australien, se trouve un fragment du continent antarctique découvert par le célèbre navigateur anglais Sir James Ross. C'est la Terre Victoria.

Cette terre est loin d'être facile à aborder, et il y fait dur vivre, car elle est bordée de gigantesques falaises de glaces, hautes parfois d'une centaine de mètres ! Et elle est hérissée de volcans qui sont pour la plupart en activité !

C'est donc vers cette terre ingrate que se dirigeait le chef Borchgrevink. Pour y arriver il devait faire une traversée de 4 625 kilomètres et sur quel océan !

Douze jours s'étaient à peine écoulés depuis le départ de Hobart-Town, que l'expédition devait rencontrer les premiers glaçons et, pendant un mois et demi, ce fut une terrible lutte de tous les instants. À chaque moment, le navire était menacé d'être mis en pièces, fracassé et coulé. Si pareille catastrophe s'était malheureusement produite, c'en était fait de tous ces braves.

Les provisions auraient été englouties avec le navire et, l'un après l'autre, les hardis voyageurs auraient succombé aux affres de la faim, dans le morne et silencieux désert de glace, loin de tout secours.

Mais il ne faut jamais se laisser aller au désespoir dans la bataille contre les banquises. La victoire, le plus souvent, appartient aux hommes vigoureusement trempés, qui ne connaissent pas la défaillance.

Comme les explorateurs commençaient à se désespérer, une détente se produisit, et, au moment où le Southern Cross semblait perdu, les glaces s'ouvrirent, et, le 17 février 1899, l'expédition anglaise réussissait à mouiller devant la Terre Victoria, dans la baie de Robertson.

C'était un grand pas de fait, une petite victoire gagnée ; mais, c'était peu cependant, car les explorateurs n'étaient pas à la fin de leurs peines. Ce n'était même que le commencement. Il fallait maintenant que le hardi Norvégien Borchgrevink et ses compagnons dévoués hivernassent sur le continent antarctique.

Il avait été convenu entre ces braves, une fois qu'ils auraient mis pied à terre pour hiverner, que la « Croix du Sud », leur cher navire, reprendrait la mer et rallierait la Tasmanie pour venir les chercher dans un an.

Le chef de l'expédition était hardi et infatigable ; il pensait que, par le mouvement, la vie active, il pourrait réagir contre l'invasion de l'anémie polaire.

Rester dans une tanière de glace, cloîtré, était pour lui insupportable.

Borchgrevink profitait de chaque petite occasion favorable, de la plus petite aubaine. Avec quelques compagnons hardis comme lui, il cherchait, par de petites expéditions, à percer l'inconnu du continent antarctique, tantôt cheminant sur la banquise des fjords, tantôt s'avançant prudemment à travers les montagnes et les glaciers.

Et ce n'était pas commode ; il y avait du danger à chaque pas. Un jour, un des Lapons de l'expédition s'étant imprudemment

avancé seul sur une de ces dangereuses et sournoises nappes de glace, tomba dans un abîme d'une profondeur de plus de vingt mètres. Il dut d'abord faire de longs efforts pour parvenir seulement à se retourner dans cette espèce de long étau de glace qui l'aurait enserré et broyé s'il avait été obligé d'y rester longtemps. Mais, cela fait, comment sortir de là ?

Le pauvre Lapon ne perdit pas la tête : ne trouvant sur les murailles lisses du puits de glace où il était tombé aucune aspérité, il résolut d'en faire. Il prit dans sa poche un couteau, et, avec patience, il se mit à creuser des gradins dans l'une des parois glacées. Arc-bouté sur ces points d'appui, il s'éleva ensuite, dans la crevasse, absolument comme aurait fait un ramoneur dans une cheminée, et il réussit enfin à sortir de son tombeau de glace et à revenir à la cabane où l'on était bien inquiet de sa disparition assez longue.

« Quelle lugubre solitude que celle où nous acceptions de vivre ! a écrit plus tard un membre de l'expédition. De tous côtés des falaises surplombantes, des rochers à pic, des glaciers livides ; tout ce qui n'est pas pierre est glace ; nulle part une touffe de verdure. Un monde muet et fermé à la vie. Et c'est dans cet isolement épouvantable que nous devions passer un an, séparés du reste du monde, exposés à toutes les rigueurs et à toute l'âpreté du climat polaire ! »

Comme on le voit, la situation n'avait rien de bien tentant, et il fallait avoir une volonté de fer, une énergie à toute épreuve, pour se résoudre à vivre ainsi !

On avait pris la résolution de construire une baraque, une bicoque qui servirait pour tout l'hiver.

On commença par débarquer les matériaux qu'on avait apportés pour la construction.

Comme il n'y avait pas de temps à perdre et que le personnel n'était pas nombreux, tout le monde s'attela à la besogne, et les savants comme les matelots se mirent à l'œuvre.

Et le travail fut rude. On travailla sans trêve, les pieds dans l'eau glacée, le visage fouetté par le vent qui soufflait rude et par rafales.

Et ce dur labeur dura une douzaine de jours !

Quand le travail fut accompli, le commandant de l'expédition Borchgrevink procéda à une simple mais imposante cérémonie.

Il fit dresser un mât de pavillon et hisser le drapeau au milieu des acclamations, des hourrahs.

Loin du monde civilisé, sur cette terre désolée, ce morceau d'étoffe, plus que jamais représentait le symbole de la patrie bien-aimée !

Lorsque cette touchante cérémonie fut terminée, la Croix du Sud leva l'ancre, pour retourner vers les pays du soleil, vers la civilisation.

Elle laissait à eux-mêmes, pendant une année, les explorateurs, qui allaient demeurer seuls sur cette terre maudite.

Ce fut une minute poignante que celle où ces braves virent s'effacer lentement à l'horizon la silhouette de leur cher navire, la dernière attache au monde civilisé ! Ils prirent alors conscience de leur solitude !

Ces braves étaient dix en tout : le chef de la mission, Borchgrevink, le lieutenant Colbeck et Louis Bernacchi, tous deux désignés comme observateurs, devant s'occuper des études météorologiques et magnétiques ; un médecin, le docteur Klovstad ; un commissaire aux vivres, Fougner ; deux zoologistes, Nicolaï Hanson et Hugh Evans ; un cuisinier et deux Lapons.

Quelques autres êtres vivants étaient restés avec eux : nous voulons parler des chiens assez nombreux destinés à être attelés aux traîneaux.

Les explorateurs étaient donc devenus de véritables exilés volontaires sur la terre glaciale.

Ils n'allaient pas tarder à être aux prises avec les rigueurs de l'épouvantable hiver qui règne en ces tristes parages. On était en mars, il est vrai ; mais mars, là-bas, correspond avec le mois d'octobre de notre hémisphère. Et, si chez nous, alors, la chaleur augmente journellement, là-bas, c'est le froid qui devient de jour en jour plus vif et est rendu plus mordant, plus sensible par la violence des vents qui soufflent si souvent en tempête.

Le joli mois de mai de notre région est un triste mois où le gai soleil est remplacé par d'effroyables tourmentes de neige, aussi terribles que les tempêtes de sable qui ravagent, dévastent de fond en comble les déserts de l'Afrique.

L'air est rempli dans les régions antarctiques d'une poussière non de sable, mais de microscopiques cristaux glacés qui aveuglent et étouffent. C'est vraiment le simoun des régions glaciales. Et ce vent qui, en Afrique, soulève les tentes, les hommes, les animaux, soulève dans ces pays glacés des glaçons, des quar-

tiers de roches qui deviennent meurtriers et dont il faut à chaque instant se méfier.

Ce sont des ennemis terribles ce vent et ces glaces quand elles se mettent à la danse, et quelle danse ! Sans relâche, la baraque — c'était plus une baraque qu'une maisonnette — était bombardée par une pluie de pierres et de glaçons que le vent et la tourmente faisaient tourbillonner dans l'air comme des cerfs-volants et qui menaçaient sans cesse les hommes.

Àcertains moments, il n'était pas prudent de s'aventurer au dehors. C'étaient, on peut le dire, de véritables coups de bélier que pierres et glaçons donnaient contre l'abri, et, pour y résister, on dut renforcer les parois au moyen de bâches et par une double enceinte de sacs de charbon remplaçant les pierres meulières introuvables, on le comprend sans peine, en cet endroit.

Si, en Afrique, le vent enlève des tentes, ici, près du Pôle Sud, il est aussi fort. Un jour, il transporta sur la montagne voisine un canot qu'on avait hélé sur le rivage.

À 150 mètres de l'habitation hivernale, on avait élevé un petit observatoire météorologique ; pour s'y rendre, il fallait marcher attaché à une corde tendue entre cet observatoire et la maisonnette des explorateurs.

Un jour, un des observateurs météorologistes ayant eu la malencontreuse idée de lâcher une minute seulement la corde, paya cher sa toute petite négligence : l'ouragan s'étant mis à sévir tout à coup, le savant fut violemment projeté en l'air, roulé comme un ballon de caoutchouc et jeté dans un ravin. Ce ne fut qu'après trois bonnes heures de recherches pénibles au milieu de l'ouragan et de l'obscurité qu'on parvint à le retrouver. Il était presque

mourant, épuisé par le froid et la perte de sang de plusieurs blessures.

La mauvaise saison continuant à avancer, les jours se mirent à décroître rapidement, et la terrible et triste nuit polaire commença. Ce devait être la longue nuit déprimante, et lugubre de plusieurs mois.

Vers le milieu de mai, le soleil disparut de l'horizon et l'obscurité devint alors complète.

Pour les explorateurs des régions polaires, cette nuit polaire est la période la plus pénible à passer.

Dans cette nuit constante, dans ces ténèbres continuelles qui n'ont pas même une demi-journée d'éclaircie, l'anémie polaire apparaît, les forces humaines diminuent, le moral s'affaiblit, car la nervosité augmente à un degré terrifiant !

La vie devient alors excessivement pénible ; il faut que le chef ait un ascendant incontestable pour maintenir le courage de ceux auxquels il commande.

Cette vie de reclus va jusqu'à l'héroïsme ; elle est inséparable d'incidents, variés d'ailleurs, et souvent douloureux.

Il faut entendre les voyageurs raconter les péripéties de ces tristes jours, — on devrait dire de ces tristes nuits — lire le journal de ceux qui écrivaient journellement leurs impressions.

Un jour, c'était le thermomètre qui tombait à 43 degrés au-dessous de zéro.

Une autre fois, c'était un chien qui revenait, aboyant à la baraque, après une disparition de près de deux mois.

Au cours d'une tempête, la malheureuse bête avait été surprise par une débâcle soudaine ; elle avait été entraînée sur un glaçon au large, et avait ainsi voyagé jusqu'au moment où son radeau de glace était revenu échouer à la rive. Le pauvre chien s'y était nourri de la chair des pingouins qu'il happait au passage.

Inutile d'ajouter avec quelles caresses il fut joyeusement reçu par les explorateurs ?

Les dangers sont redoutables et de tous les instants. Ils sont même des plus terribles sur la banquise des fjords.

Lorsque l'hiver commence en ces régions, la nappe de glace est naturellement très mince ; sous le poids des traîneaux — si l'on s'aventure avec ceux-ci, — d'un moment à l'autre, — sans qu'on s'y attende, une rupture peut se produire. C'est alors épouvantable, car si pareil accident arrive, toute la caravane en marche peut être irrémédiablement engloutie.

Si, un peu plus tard, au cœur de l'hiver polaire, la glace est devenue plus résistante, en revanche le danger est encore grand, car elle est hérissée de mamelons et de nombreux monticules. La marche sur ce terrain accidenté est des plus fatigantes, et, après quelques jours, les chiens qui remorquent les traîneaux tombent les uns après les autres épuisés. Les voyageurs ne valent pas beaucoup mieux.

Pour l'expédition qui nous occupe, il y avait des dangers de toutes sortes. Borchgrevink et ses compagnons n'avaient qu'un très frêle abri, une mince tente de soie, et le thermomètre marquait généralement de 30 à 40 degrés au-dessous de zéro !

Afin de protéger la tente, et ses habitants aussi, contre l'âpreté et la violence de la tourmente venteuse, on la dressait au centre d'un carré qui était formé par les traîneaux. Mais, il arrivait bien souvent que cette précaution devenait absolument illusoire, et, lorsque le vent était déchaîné, on n'avait d'autre ressource que de s'enterrer positivement dans la neige.

Ah ! la vie était dure pour ces malheureux, pour ces braves, car, pendant ces terribles ouragans, Borchgrevink et ses compagnons étaient exposés à bien des catastrophes ; à se voir poussés au large sur un glaçon à la suite d'une débâcle inattendue ; à être gelés sur place, ce qui n'était pas drôle ; à être entraînés dans des crevasses…

Après plusieurs tentatives infructueuses, après des courses en traîneaux, au milieu de mille dangers, Borchgrevink acquit la certitude que le continent antarctique, dans cette région, était certainement inaccessible. Il comprenait que la Terre Victoria n'était réellement qu'un hérissement de glaciers et de pics qui se dressent à plus de 4 000 mètres.

Malgré tous leurs héroïques efforts, Borchgrevink et ses hardis compagnons ne réussirent à découvrir qu'une petite île, à laquelle ils donnèrent le nom du duc d'York.

Cependant, comme tout a une fin, la longue nuit polaire allait enfin cesser et la belle saison n'allait pas tarder à s'approcher, si toutefois il est permis d'appeler cela la belle saison !

Après les tristesses de la nuit polaire, d'autres dangers allaient poursuivre les hiverneurs polaires, qui ne devaient pas être encore au bout de leurs peines.

L'apparition du soleil avait ramené l'espérance ; mais c'était une espérance trompeuse, et, la réaction aidant, l'existence semblait devenir plus à charge que jamais, et la tristesse envahissait l'âme de tous. Songez à ce que devaient ressentir ces malheureux, condamnés à voir toujours le même paysage livide, aussi bien le lundi que le samedi, à ressentir toujours le même froid, à combattre toujours contre les mêmes tempêtes. Tout cela amenait le découragement, qui achevait l'œuvre de la maladie. Un des naturalistes de l'expédition, le zoologiste Hanson, succombait, le 14 octobre, malgré les soins empressés de ses compagnons.

Le découragement, s'ajoutant à l'anémie polaire, l'avait rapidement jeté bas.

Un beau matin, au sortir de la tente, les explorateurs aperçurent les messagers du printemps : une colonie de pingouins arrêtés au loin.

Comme le retour des hirondelles dans nos contrées, l'arrivée des oiseaux de mer dans les terres polaires annonce la venue du printemps.

Rassemblés en troupes compactes, les pingouins ou manchots donnent de loin l'apparence d'une foule humaine, et le spectacle est curieux à voir.

C'est le moment de faire provision de chair fraîche ; vivant sur ces terres désertes, les pauvres oiseaux ignorent les instincts destructeurs de l'homme et se laissent facilement saisir.

Mais, si c'est de la viande fraîche, la chair du pingouin n'est cependant pas un mets de choix ; elle est imprégnée d'huile.

Seulement, quand on a été plusieurs mois sans goûter à la viande fraîche, on ne se montre pas trop difficile.

Avec l'arrivée du printemps, la Banquise ne devait pas tarder à se disloquer ; des canaux s'ouvraient peu à peu dans les champs de glace, et dans les flaques d'eau devenues libres, les phoques allaient se montrer en troupes nombreuses.

C'était une bonne aubaine, et les compagnons de Borchgrevink n'eurent garde de laisser échapper pareille occasion. Mais, la chasse des phoques n'était pas des plus faciles, loin de là !

En effet, à cause de la dislocation de la banquise, les voyageurs devaient mettre sans cesse à l'eau l'embarcation qu'ils transportaient pour faire passer les chiens et les provisions, et la hisser de nouveau sur les bords à pic de la banquise. À chaque instant, on était arrêté par un chenal, et il fallait établir un mouvement de va-et-vient. Heureusement que souvent la chasse était heureuse et que les chasseurs étaient récompensés de leurs peines, car le phoque est à la fois un bon morceau et un gros gibier.

La Noël n'allait pas tarder à arriver. C'est que, si en France la Noël éveille l'idée de l'hiver, du froid, de la neige amoncelée, en revanche elle annonce l'été dans l'hémisphère austral.

Borchgrevink voulut, malgré les tristesses de l'heure présente, que l'on fêtât joyeusement la Noël : c'était pour les exilés du Pôle Sud un ensemble de beaux et doux souvenirs que rappelait la grande fête religieuse et familiale.

Au commencement de janvier, la débâcle continuait à s'accentuer, et, à la place de la grande plaine neigeuse, triste, livide, de-

vait apparaître une joyeuse nappe d'eau frémissante, d'où, de temps en temps, émergeait la tête d'un phoque.

En compagnie des rayons du soleil, la lente déclive des courants poussait sur le fjord de nombreux icebergs, blocs énormes, dangereux, hauts parfois de 80 mètres et d'une circonférence de plus d'une demi-lieue. Il y en avait de bien des formes. Ici, c'était un énorme bloc percé de grottes, d'ogives, de meurtrières ; là un autre avec des fenêtres taillées dans une glace beaucoup plus fine qu'un marbre de Paris ; il y en avait avec des minarets, des clochetons, des dentelures d'une finesse étonnante.

Ces dangereux messagers de la débâcle allaient-ils enfin annoncer aux explorateurs la fin de leurs dures épreuves ?

On sait que leur navire, leur chère « Southern Cross » devait revenir les prendre ; aussi, chaque jour, épiaient-ils avec l'angoisse de l'attente, l'horizon où ils espéraient découvrir la fumée du navire libérateur.

Mais, ne voyant rien venir, ils avaient toujours peur que là-bas, au loin, au-delà de la nappe d'eau libre, il y eût une nouvelle banquise formant une infranchissable barrière !

Ils savaient à quels dangers est exposé un navire surpris au milieu de ces masses énormes de glaces, de ces icebergs gigantesques, allant à la dérive.

Tout le mois de janvier passa presque dans cette attente cruelle.

Enfin, le 28 janvier, les cris de joie d'un matelot apprirent aux exilés que la « Southern Cross » était en vue : elle approchait lentement, elle mouillait devant la station d'hivernage, et des hour-

rahs frénétiques saluèrent l'arrivée des compagnons libérateurs. Avec une joie non déguisée, les explorateurs se précipitèrent à bord. Ils allaient enfin avoir des nouvelles du monde civilisé, après en avoir été privés pendant onze mois de peines, de tristesses, de luttes incessantes contre les éléments déchaînés.

Ils oublièrent bien vite toutes leurs fatigues, toutes les misères de leur long hivernage.

Comme la mer paraissait libre, Borchgrevink donna l'ordre d'embarquer, en toute hâte, les collections, les instruments, le matériel de l'expédition, et de faire route vers le mystérieux Pôle, droit au sud.

Ils se mirent donc de nouveau en route pour l'inconnu, et, cela sans faiblesse, sans souvenance du découragement causé par la nuit polaire.

La Southern Cross se mit à longer la côte de pics pour bien reconnaître le terrain.

Borchgrevink espérait pouvoir découvrir, à travers la cuirasse de ce gigantesque monde de pics, de glaciers impénétrables presque partout, un petit défaut, un chenal quelconque, par lequel il serait possible de se glisser dans l'intérieur de ces terres immenses et qu'on serait si heureux de pouvoir explorer. On se trouvait en présence d'un paysage peu ordinaire, impressionnant même.

Successivement défilèrent devant les explorateurs émerveillés et émus à la fois, le mont Melbourne, le mont Terror, un volcan, un volcan en activité, toujours enveloppé d'un panache de fumée,

et, chose curieuse, un véritable Etna qui surgissait au milieu des plus gigantesques glaciers du monde.

Pour faire plus ample connaissance avec ces curieux parages, Borchgrevink débarqua avec quelques compagnons. Ils virent que là, comme ils l'avaient vu sur tout le pourtour de la Terre Victoria, la plage est excessivement étroite, quelques mètres à peine, et que, par derrière, s'élevait une muraille rocheuse gigantesque et à pic.

Un des savants de l'expédition ayant remarqué — ou plutôt découvert — une flore sur cette courte nappe de sable, tous se mirent à l'étudier.

Songez donc ! une flore dans ces parages, à une telle latitude ! Ce n'était certes pas une flore bien luxuriante, bien abondante, mais enfin c'était bien une flore !

Elle était formée de simples mousses plaquées sur le rocher même.

Mais, pendant que Borchgrevink et ses compagnons étaient occupés avec admiration à recueillir ces mousses précieuses pour la science, voilà que, tout à coup, un craquement se fit entendre, suivi d'un épouvantable coup de tonnerre. Le glacier voisin venait de se disloquer subitement et de donner naissance à un superbe iceberg.

Une montagne de glace, bloc épais d'un millier de mètres cubes, était tombée à l'eau, et la chute de cette masse, avait déterminé un raz de marée.

Cela avait fait l'effet d'un tremblement de terre et les voyageurs furent épouvantés.

Borchgrevink et ses compagnons, au bruit de la détonation, sentant le grand péril qui les menaçait, se cramponnèrent rapidement aux aspérités de la falaise.

Il y avait à peine un instant qu'ils se trouvaient accrochés au rocher, qu'une vague les atteignit, lançant violemment contre eux une mitraille de petits glaçons.

Et comme si le danger n'avait pas encore été assez grand, en se retirant, la vague produisit un remous violent.

Tout meurtris, les malheureux explorateurs eurent bien de la peine à résister aux attaques de l'eau ; leurs mains, à moitié gelées, avaient difficilement la force de les soutenir.

Ils venaient de voir la mort de bien près, et ce fut par un véritable miracle qu'ils purent regagner le bord de leur navire.

Mais, cela ne devait pas les décourager, et la Southern Cross, poussant toujours plus loin vers le Sud, se trouva bientôt arrêtée en présence peut-être du plus formidable glacier qui se soit jamais vu au monde.

Représentez-vous une énorme muraille de glaces, haute de 10 mètres et s'étendant sur une longueur d'au moins 80 lieues, muraille semblable à un rempart défendant l'approche du mystérieux continent. Et, de ce rempart de plus de 3 000 kilomètres, se détachaient de gigantesques glaçons qui s'en allaient à la dérive, peut-être jusque dans les régions tempérées !

C'était risquer la perte du navire que de chercher à approcher seulement de cette falaise. Le navire s'y serait aplati comme une mince feuille de papier.

Quant à chercher à le gravir, ce n'était pas plus possible ; il n'y avait pas la plus petite aspérité dans cette paroi cristalline à pic !

Borchgrevink continua sa route en longeant ce glacier, et il finit par découvrir une fente. Il en profita vite pour s'y engager bravement avec un compagnon, et tous deux marchèrent rapidement en avant à travers l'immense plaine glacée où chaque pas était une victoire sur l'inconnu. Mais, au bout de quelques heures, ils durent revenir vers le navire. Ils avaient atteint, le 78° 50′ de latitude sud, et c'était la plus haute latitude à laquelle on était jamais parvenu vers le Pôle Sud.

Il n'y avait plus qu'une distance relativement minime : 1 239 kilomètres pour arriver au Pôle Sud, à peu près la distance de Paris à Rome.

5

Ils vivent dans des canots. (page 78).

L'expédition belge du navire la Belgica, en 1897, devait marquer le commencement d'une troisième campagne d'explorations antarctiques.

Disons toutefois, que cette troisième période de recherches sur les régions antarctiques est toute consacrée aux intérêts de la science.

Ce fut réellement la première expédition moderne celle de la Belgica, si intéressante, et dont nous parlerons assez longue-

ment, car elle fut organisée surtout comme un voyage d'étude vers le Pôle Sud avec l'aide, d'ailleurs, de savants spécialistes.

Elle put être faite et aboutir, grâce à la volonté inébranlable, à l'énergie déployée, soutenue malgré tout du lieutenant A. de Gerlache.

De Gerlache sollicita avec ténacité des souscriptions privées, et, aidé un peu par le gouvernement belge, il parvint à trouver les 360 000 francs nécessaires pour organiser sérieusement l'entreprise.

Le navire choisi fut un baleinier norvégien, le Patrici, qu'on rebaptisa du nom de Belgica.

Ce navire devait se montrer d'une endurance extraordinaire, résister d'une manière surprenante aux chocs entre les rochers et les glaçons, et surtout résister à la pression si dangereuse des glaces.

Les membres de l'expédition belge étaient, d'ailleurs, de nationalités diverses.

En voici la liste :

Adrien de Gerlache, capitaine, commandant de la Belgica, lieutenant de la marine de l'État belge.

Georges Lecointe, commandant en second, officier de navigation et hydrographe. — Belge.

Roald Amundsen, premier officier. — Norvégien.

Jules Melaerts, second officier. — Belge.

Frédéric A. Cook, médecin de l'expédition. — Américain.

Émile Danco, chargé du magnétisme et de la physique du globe ; lieutenant d'artillerie. — Belge.

Émile Racovitza, naturaliste, docteur ès sciences naturelles. — Roumain.

Henryk Arctowski, géologue, océanographe et météorologiste de l'expédition. — Polonais.

Antoine Dobrowolski, météorologiste, adjoint et attaché au service de l'astronomie. — Polonais.

Henri Somers, chef mécanicien, de la marine belge. — Belge.

Max Van Rysselberghe, second mécanicien. — Belge.

Jan Van Mirlo. — Belge.

Gustave Dufour. — Belge.

Louis Michotte. — Belge.

Adam Tollefsen. — Norvégien.

Hjalmar Johansen. — Norvégien.

Johan Koren. — Norvégien.

Engelbret Knudsen. — Norvégien.

Karl A. Wiencke. — Norvégien.

L'expédition devait être assez difficile à organiser. Le lieutenant de Gerlache devait se heurter à bien des obstacles ennuyeux : l'indifférence des uns, la parcimonie des autres.

C'était une vieille histoire, de savoir comment lui était venue l'idée d'une exploration scientifique dans les régions antarctiques.

« Les explorations, en général, disait-il à l'un de nos amis, celles qui ont pour but le Pôle Sud en particulier, ont toujours exercé un puissant attrait sur moi. Quand le professeur Nordenskjöld fit connaître son projet de voyage dans les glaces australes en 1892, je m'offris spontanément ; mais, comme tant d'autres projets d'exploration de l'antarctique, celui-ci ne se réalisa point.

» Le désappointement, toutefois, ne fit qu'exciter mon désir, et il en fut de même à chacune des nombreuses causes de découragement que je dus rencontrer plus tard. »

En 1894, le lieutenant de Gerlache devait présenter son premier projet à la société royale de géographie de Bruxelles.

La Société approuva le projet, et le lieutenant de Gerlache obtint un congé qui devait lui permettre de s'occuper des intérêts naissants de la future expédition.

En janvier 1895, il partit pour la Norvège et accompagna les pêcheurs de phoques norvégiens dans les eaux de Jan Mayen et du Groënland oriental.

Au cours de ce voyage, le lieutenant put observer les pêcheurs à l'œuvre, reconnaître leurs méthodes de pêche et étudier les éléments de la navigation dans les eaux glaciales. Cela lui avait servi d'apprentissage pour ainsi dire.

Àson retour, il envoya son projet au roi Léopold, qui l'approuva.

Dès le mois de juin 1896, le lieutenant de Gerlache s'occupa des préparatifs de l'expédition.

Il se rendit en Norvège, où il acheta au capitaine Pedersen la Patria, que, patriotiquement, il rebaptisa du nom de la Belgica.

Tout paraissait assez bien marcher ; mais il avait fallu beaucoup de temps pour cette organisation, et, malgré son désir d'aller vite, le lieutenant ajourna le départ (on était alors en septembre).

En effet, il fallait ajourner, car, pour bien organiser la marche d'une telle expédition, il faut être au mois de janvier dans l'antarctique, c'est-à-dire au cœur de l'été.

Pendant qu'ici c'est l'hiver, là-bas c'est l'été.

Or, la distance est énorme entre la Belgique et l'Antarctique, et demande un temps considérable pour être franchie.

On sait que les navires destinés à de semblables aventures ne marchent pas vite.

En effet, ces navires, pour pouvoir bien résister à la pression des glaces, doivent avoir une forte et lourde charpente, et leur avant doit être encore renforcé pour leur permettre de s'y frayer un chemin.

De même, leur carène doit aussi avoir une forme spéciale, peu propre à la vitesse, mais conçue de telle manière, que le bâtiment, au lieu d'être écrasé par les pressions, se soulève et pèse sur les glaces.

Enfin, la machine doit brûler le moins de combustible possible, car il est important, en prévision d'un hivernage, de ména-

ger le charbon.

De Gerlache alla voir le commandant Wandel de Copenhague, chef de l'expédition du Groënland oriental danois, qui lui donna des renseignements précieux au sujet de la manière de voyager dans les régions glaciales.

Il rendit ensuite visite au docteur Nansen, et, pour savoir mieux encore se préparer, s'entraîner pour ainsi dire, à son lointain et dangereux voyage, il partit en compagnie du lieutenant Danco pour aller s'établir en Norvège, pendant les premiers mois de l'hiver. Tous deux y apprirent à parcourir de grands espaces sur la glace au moyen des skis ou des traîneaux, à dresser un campement, à s'habituer aux vêtements d'hiver.

Après avoir fait une inspection de la Belgica, on résolut de préparer le départ, qui fut annoncé pour le 16 août, à Anvers.

Au dernier moment, arrivèrent de toutes parts, quantité de télégrammes, de lettres, pleins des meilleurs vœux et souhaits.

L'un des membres de la fameuse expédition de la Vega, le capitaine Horguard, de la marine hollandaise, télégraphia pour exprimer ses souhaits de bonne chance.

Le docteur Nemnayer de Hambourg, qui a soutenu, il y a une trentaine d'années, l'idée qu'il était nécessaire de faire des explorations antarctiques, envoya une dépêche avec ces mots : « Mes vœux les plus sincères vous suivront au Pôle Sud. »

Fridtjof Nansen, dont la renommée était alors à son apogée, envoya aussi une dépêche où il disait : « Que succès et bonheur vous accompagnent, vous et la Belgica. Puisse le voyage donner les résultats scientifiques que promettent ses minutieux prépara-

tifs et puissent ces résultats projeter une clarté nouvelle sur la plus obscure partie du globe !

La Belgica était un gracieux trois-mâts, barque à vapeur, qui avait été construit, en 1884, à Svelig (non loin de Dammen) en Norvège, sous la direction de Christian Jacobsen, célèbre maître-chantier.

Son pont avait 110 pieds de long sur 26 de large.

Elle possédait une machine à double expansion, actionnant une hélice en acier de Suède.

La coque, qui était en bois de Norvège d'une certaine résistance, avait été renforcée par un soufflage en green heart, qui s'étendait sur toute la longueur du navire.

L'hélice présentait cette particularité qu'on pouvait la « désembrayer » de son arbre et la remonter jusque près du pont.

L'avant de la Belgica était incliné comme celui d'un yacht, ce qui mettait le navire en état de se relever sur la surface de la glace et de la faire céder sous son poids plutôt que par l'action de la force motrice.

Au nombre des particularités de la Belgica, il faut en citer une curieuse : c'est le sud de Corbeau, un énorme barillet qui avait été établi au sommet du grand mât, et d'où la vue pouvait s'étendre sur un horizon plus large.

« Si, a écrit un des officiers de la Belgica, comme nous en courons la chance, les glaces australes mettent trop d'empressement à nous enserrer, nous sommes bien préparés pour résister à leurs importunes étreintes. Notre Belgica n'est pas construite seule-

ment pour lutter de toute la force de ses machines et de son poitrail armé ; dans ses entrailles même nous avons enfermé quelque cinq cents kilos de tonite, un explosif que l'on dit supérieur à la dynamite pour la destruction de la glace. »

« Bien que nous ne nous proposions pas de faire la chasse aux phoques ou aux baleines, écrivait encore un des explorateurs, notre expédition est équipée pour la capture de toute espèce animale utile au travail scientifique. Nous sommes armés de canons à perches et à harpons, de fusils, d'une petite mitrailleuse, de pistolets, de couteaux et de munitions. Un vrai navire de pirates ! Nous avons plusieurs milliers de litres d'alcool et une grande quantité de produits chimiques pour la conservation des spécimens d'animaux, ainsi que du coton pour les oiseaux à empailler. Nos appareils photographiques sont de toutes variétés. »

L'équipement du navire comprenait encore d'autres choses utiles, comme quatre grandes dragues, quinze filets et trois barres à fauberts manœuvrables à la vapeur.

Cela devait permettre de draguer le lit des eaux, de faire, pour la première fois, l'étude systématique de la vie sous-marine dans les profondeurs souvent incommensurables de l'Océan austral.

On avait établi aussi un laboratoire pour les savants. Ce laboratoire consistait en une petite construction spéciale derrière le mât de misaine. Il n'avait guère que quinze pieds de long, sur douze pieds de large ; mais il contenait une quantité phénoménale d'instruments de réserve, et il convenait admirablement bien pour le travail.

Il fallait faire grande attention en y pénétrant, car chaque objet représentait un frêle travail de verre : thermomètres, baro-

mètres, flacons, éprouvettes, etc., fixés partout sur des rayons, sur des parois, même au plafond pour ne pas perdre de place !

On croyait, au début, que tout cela ne servirait pas longtemps, et, qu'à un trop brusque mouvement du navire, tout serait mis en pièces comme de vulgaires morceaux de verres. Il n'en fut rien, cependant, grâce à la soigneuse disposition des instruments, et il n'y eut dans le laboratoire que des dégâts insignifiants.

Il y avait aussi à bord une bibliothèque assez complète en diverses langues. Il y avait des livres anglais, français, polonais, allemands, norvégiens, roumains, des publications hebdomadaires pour les divertissements.

Le 16 août, une foule énorme se pressait sur les quais d'Anvers, pour assister au départ de la Belgica.

Il y avait là les délégués de nombreuses sociétés scientifiques françaises, venus pour souhaiter bonne chance et grand succès aux voyageurs.

Les yachts de l'Antwerp yacht club, dont la Belgica battait pavillon, envoyaient leurs saluts au navire, et c'est au milieu d'une ovation magnifique, d'une tempête d'acclamations parties de la foule massée sur les quais, au milieu du bruit des sirènes, des coups de canon que la Belgica leva l'ancre.

Enfin, le navire n'allait pas tarder à naviguer sur l'Océan.

Un officier du bord écrivait alors sur son carnet de notes journalières : « … La vie à bord est ordonnée comme celle d'une famille ; chacun a ses occupations propres, mais prêtera aussi, à l'occasion, une aide fraternelle à son compagnon.

» Souvent, pendant les belles soirées, on monte la boîte à musique sur le pont, et, au son d'airs familiers s'élevant dans l'atmosphère étrangement claire, les uns chantent, d'autres dansent.

» La scène, après réflexion, est plutôt mélancolique. Nous nous éloignons de plus en plus de nos foyers pour aller vers la partie la plus désolée du monde. Le retour est problématique, l'avenir obscur, mais nous sommes allés de l'avant en connaissance de cause. Et, notre devoir, à présent, est de contribuer au maintien de la gaieté au milieu de notre communauté familiale.

» Au reste, à part la question du succès ou de l'insuccès, les besoins de notre vie domestique étant assurés, nous laissent tranquilles. Aussi, quand nous nous trouvons, après le dîner, de la sorte réunis sur le pont, autour de notre boîte à musique, est-ce un air de joie, généreux et unanime, qui s'élève avec la rosée du couchant dans l'Océan Atlantique méridional. »

La Belgica traversa l'Atlantique, et se rendit à Montevideo, d'où elle partit le dimanche 14 novembre 1897, après avoir embarqué à son bord le docteur F. A. Cook, médecin de l'expédition, qui était venu l'attendre en cet endroit.

Le navire ne devait pas tarder à subir le choc d'un ouragan spécial à ces parages, le Pampero.

Le ciel, qui était d'un azur charmant, ne devait pas tarder à se nuancer en un bleu sombre.

Àdeux heures de l'après-midi, rien à l'horizon n'indiquait le moindre phénomène météorologique. Mais l'atmosphère ne devait pas tarder à devenir humide et la température accablante, au point de rendre la respiration difficile.

Deux heures plus tard, un trait sombre, pareil à une barre de fer parfaitement droite, apparaissait à l'horizon austral. Il monta dans le ciel avec une rapidité étonnante, et on vit une légère volute de vapeur s'en échapper.

Des déchirures de nuages blancs ou gris d'acier, partaient des éclairs. Cela donnait à ce trait mystérieux un caractère impressionnant. Les officiers se mirent en garde et firent carguer les voiles hautes.

La mer ne devait pas tarder à grossir et à entrer en ébullition. Cela commença par l'ondulation de petites vagues, puis le vent qui survint les étendit. Puis encore les vagues devinrent très hautes, très puissantes.

Les flots tumultueux se mirent à assaillir la Belgica de leurs énormes et terrifiants bouillonnements d'écumes. Le navire plongeait et roulait : c'était effrayant. Soudain, le trait étrange, en forme de barre, apparut au-dessus du beaupré, et un léger souffle d'air passa sur le pont.

En grande hâte, les matelots avaient quitté leur travail et étaient descendus des agrès. Tout à coup, la Belgica reçut un choc et s'arrêta comme si elle avait été jetée contre un bloc de pierre.

Un hurlement se fit entendre pendant que le vent passait dans les vagues et les cordages.

Le navire eut son avant violemment soulevé, pendant que son arrière s'enfonçait dans l'Océan ; puis il se redressa.

Le vent souffla quelquefois encore, mais avec moins de violence, et sa puissance s'atténua aussi vite qu'elle s'était abattue sur le navire.

Tout cela avait duré une vingtaine de minutes.

Cet ouragan laissa sur l'esprit de ceux qui en ont été les témoins une impression réellement profonde.

L'accalmie ayant succédé à ce violent ouragan, on en profita en voguant le long des côtes de la Patagonie pour réparer, nettoyer, astiquer, pour ainsi dire, convenablement la Belgica.

La carène fut repeinte, vernie et polie avec soins.

Les machines auxiliaires et les instruments exposés sur le pont, furent recouverts de toiles complètement imperméabilisées.

Les hamacs furent remisés, et on mit dans des caisses le matériel à débarquer sur la Terre de Victoria, dans laquelle on comptait faire un hivernage.

Le 26 novembre, une nouvelle tempête, réellement épouvantable, devait venir encore interrompre les travaux ; la mer se démonta de terrible façon, et cela dura deux jours.

Heureusement, la Belgica résista aux assauts répétés des vagues furieuses et immenses !

« Cette tempête, lit-on sur le journal du bord, eut pour principale conséquence de susciter l'émerveillement des hommes devant la belle résistance de leur navire. De ce jour-là, la solidité et la stabilité de la Belgica leur inspirèrent confiance… »

Une quinzaine de jours devait encore s'écouler le long des côtes de la Patagonie.

Le 29 novembre, au matin, les explorateurs virent apparaître, dans la direction du sud-ouest, semblable à une immense poutre de bois, une ligne droite, séparant le ciel gris du bleu des eaux.

C'était le Cap des Vierges, le cap nord de l'entrée Est du célèbre détroit de Magellan.

Il est formé d'une falaise d'aspect jaunâtre, très caractéristique, très longue et haute de trente-cinq pieds environ, descendant perpendiculairement dans l'Océan.

Ce cap constitue l'extrémité plongeante dans la mer d'une longue suite de basses collines, s'étendant à travers toute la Patagonie.

L'endroit où se trouve situé ce cap est le plus important peut-être de la côte de l'Atlantique, et sa découverte a marqué le début d'une des périodes les plus intéressantes de l'histoire de la navigation.

Rappelons ici, d'après les récits de l'histoire, quelques-uns des incidents les plus curieux qui ont accompagné la découverte de ce cap et celle de l'étroit passage, aujourd'hui célèbre, de laquelle date la première circumnavigation.

Il faut dire que si l'honneur en revient à l'Espagne, parce que la couronne en accepta le patronage, l'initiative du voyage de reconnaissance est bien due au Portugais Fernao de Magalhaès, plus connu dans la suite sous le nom populaire de Magellan.

C'est en 1520, que Fernao de Magalhaès avait réuni sa flotte à San Julian, sur la côte de Patagonie, le soir de Pâques, et y passa les quelques mois que dura l'hiver méridional, du mois d'avril au mois d'octobre.

Pendant ce temps, il fut le premier à voir, et ses compagnons furent les premiers à dépeindre, les Indiens de la Pampa.

Ils leur donnèrent la dénomination impropre de Pata-Gorrès, c'est-à-dire hommes aux grands pieds ou Patus.

Et, de cette appellation donnée ainsi à ces Indiens, tout le pays, depuis la Plata jusqu'au détroit, devait recevoir le nom de Patagonie.

Patagonie signifie donc exactement le pays des hommes aux grands pieds ! Et, chose bien curieuse, réellement amusante, les Indiens de la Patagonie ont les pieds plus petits que ceux des Européens !

Ce fut le 21 octobre 1520, que Magalhaès pénétra dans le détroit qu'il cherchait. Il appela le canal du nom de Canal de Todos los Santos (Canal de tous les Saints).

Au cap qui s'avançait à son tribord, il donna le nom de Cap des onze mille Vierges, en souvenir du jour de sa découverte qui était le jour de la Sainte-Ursule.

Les générations suivantes ont changé ces noms : le détroit de Magalhaès est devenu le détroit de Magellan ; les géographes, ayant trouvé que l'appellation des « Onze mille Vierges »
Un homme se débattait. (page 81). était trop forte pour un simple banc de sable du cap Horn, l'ont remplacée sur la carte par le nom de Cap des Vierges.

Vers le sud se trouve le rocher du Cap Esperito Santo qui est, comme le Cap des Vierges, le point terminus d'une longue rangée de collines de la Patagonie.

Après avoir longé la côte, la Belgica devait se rendre à Punta-Arenas, la ville la plus méridionale du monde.

La ville de Punta-Arenas (appelée souvent aussi Sandy-Point) est unique par ses avantages commerciaux.

Au nord-ouest et à l'ouest, s'élèvent en gradins des montagnes couvertes de forêts, qui se terminent par des pics neigeux les plus élevés de la Cordillère.

Àl'est et au nord-est, se voient les vastes plaines de la Patagonie.

Au sud, est le détroit de Magellan ; au-delà s'élèvent les montagnes blanchâtres des plaines du nord de la Terre de Feu.

Cette position privilégiée a fait de Punta-Arenas le centre du commerce de vastes régions. On y élève le mouton et on y trouve l'or, sources de grandes richesses.

La ville est devenue, par suite, le centre d'une population de riches colons, possesseurs de terres fertiles et de riches troupeaux de beaux moutons.

Le travail dans les mines d'or occupe spécialement la population pauvre.

L'or, en ce pays, n'est pas rare et, d'ailleurs, ce genre de travail n'exige qu'un bien mince capital et il est productif de suite.

Il n'est pas besoin de grandes connaissances spéciales pour gagner journellement 5 dollars, soit 25 francs : un récipient et une pelle suffisent.

L'or ne s'y rencontre pas en riches placers, mais il est très disséminé ; on en trouve même dans la boue des rues de Punta-Arenas. Il en est de même à la Terre de Feu.

Il y a à peine une trentaine d'années que les moutons ont été introduits dans la région.

Il n'y a pas là, ainsi que dans la Terre de Feu, un espace de terre ayant quelque valeur qui n'en soit peuplé. Celui qui possède une dizaine de mille de moutons n'est, là-bas, qu'un tout petit fermier ; celui qui en possède une cinquantaine de mille passe pour un propriétaire ordinaire, et assez nombreux sont ceux qui en élèvent une centaine de mille.

Au cap Horn, c'est par le chiffre de ses moutons qu'on désigne un millionnaire, et non par le nombre de ses dollars.

La Belgica resta une quinzaine de jours à Punta Arenas, qu'elle quitta le 14 décembre pour se rendre à Ushuaïa, dépôt de charbon argentin, pour y remplir ses soutes et embarquer le plus possible de charbon, même dans l'entrepont, si faire se pouvait.

Comme les hommes étaient peu nombreux, les officiers, le commandant lui-même, prirent part à l'opération du chargement, de l'embarquement du charbon.

Le 25 décembre, jour de la Noël, fut passé à Lapataia.

On résolut de surprendre les matelots et de décorer le poste sans qu'ils pussent s'apercevoir de la petite fête qu'on leur préparait.

Le feu ayant pris dans une forêt, par la faute d'Indiens qui avaient oublié d'éteindre le feu de leur cuisine en plein vent, les

matelots accoururent à son extinction, et, pendant ce temps, on décora complètement le poste et le carré.

Chacun trouva à son retour les présents, les gourmandises que des amis de l'expédition avaient embarqués au départ d'Anvers dans des caisses sur lesquelles on avait écrit : « À ouvrir le jour de Noël. »

Ce fut une joie pour tous que cette petite fête de famille.

La Belgica se dirigea ensuite vers Haberton.

On voulut tenter, de nuit, l'entrée du port ; ce fut une idée qui aurait pu facilement devenir funeste.

Comme on s'approchait, assez prudemment d'ailleurs, de la côte, un homme à l'avant du navire manœuvrait la sonde.

Brusquement, la sonde ayant diminué, on chercha à regagner le large, car, en même temps, on avait aperçu un banc de goëmon, qui indiquait la présence de roches.

Mais, il était déjà trop tard : le courant drossait le navire sur les roches.

Vainement fit-on des efforts multipliés pour dégager le navire ; le lendemain, il s'inclinait, puis se couchait sur tribord à la marée descendante.

Un fermier, qui de loin avait vu l'accident, vint à bord avec des Indiens. On embarqua dans un des chalands, qu'ils avaient amenés, une certaine quantité de charbon, et la provision d'eau fut jetée à la mer. On pensait que le navire, ainsi allégé, se remettrait à flots. Il n'en fut rien. La tempête s'était élevée, les voiles furent hissées ; mais tout fut inutile, le navire ne bougea pas !

Le commandant de Gerlache convoqua dans sa cabine les officiers Amundsen et Lecointe. Il leur déclara qu'il croyait que le navire était en perdition et demanda s'il n'y aurait pas lieu de jeter la cargaison à la mer.

Mais aucun des officiers ne voulut se résoudre à cette extrémité.

Cependant, la tempête continuait à faire rage, et la Belgica, soulevée par de brusques secousses, retombait sur les roches et menaçait de se briser.

Tout le monde croyait bien que tout espoir était perdu pour le cher navire.

Le commandant en second, Georges Lecointe, dit alors à Arctowski d'aller chercher les couleurs, pour les hisser et dire l'adieu à la patrie lointaine.

Pendant que l'officier, à la hâte, descendait dans l'entrepont chercher le pavillon, le commandant fit tenter un dernier effort. Les voiles furent de nouveau hissées, la machine mise sous haute pression, et, comme l'officier remontait avec le pavillon belge à la main, la Belgica faisait un bond énorme, plus violent que les autres et était complètement dégagée.

C'était le salut pour le navire !

De Gerlache, en apercevant les couleurs nationales belges aux mains de l'officier, fut profondément ému ; en effet, la Belgica perdue, c'était l'expédition finie, les espérances anéanties.

Mais le pavillon belge fut hissé tout de même, cette fois, non comme un signe d'adieu suprême, mais comme un signe de déli-

vrance, et, l'officier s'adressant à de Gerlache, lui dit, en montrant le pavillon tricolore : « Commandant, c'est dimanche, j'ai fait hisser les couleurs ! »

La Belgica, dégagée, alla chercher refuge dans Porto-Toro, sur la côte est de l'île Navarin, puis se dirigea vers la Terre de Feu.

Les habitants de la Terre de Feu sont presque aussi inconnus pour nous, aujourd'hui, qu'en 1520, époque à laquelle Magellan découvrit le pays.

La Belgica s'y rendant, les explorateurs en profitèrent pour étudier les mœurs des indigènes de cette contrée si retirée, si éloignée et si peu visitée.

Les indigènes de la Terre de Feu forment trois races bien distinctes ayant un physique, un langage, des mœurs tout différents les uns des autres.

Les îles des environs du cap Horn et celles du nord du canal de Beagle sont habitées par les Indiens Yaligens, qui vivent sur les canaux et se nourrissent des produits de la mer.

Les Alacaloufs, petits de taille, habitent dans les passages du Chili occidental. Ils vivent dans des canots et des pirogues construits en écorce de hêtre, se nourrissent de poissons, de mouches, d'escargots, de crabes.

L'autre tribu est, au contraire, composée de géants véritables, qui ont reçu le nom d'Onas, que leur ont donné leurs voisins. Ce sont de véritables sauvages, défiants à l'égard des blancs, n'accueillant aucune tentative du monde civilisé. Ils habitent le sud et l'est de la Terre de Feu.

Les Onas sont de grands et agiles chasseurs, dont les seuls engins de destruction sont l'arc et la flèche.

Leur arc est en bois de hêtre, qu'ils grattent et travaillent à l'aide de coquilles lesquelles en nombre considérable, couvrent la plage. La corde est faite au moyen de nerfs de guanaque tressés. Le travail de l'Ona se limite strictement à la chasse ; il porte constamment avec lui son arc et son carquois, l'œil toujours en quête de gibier.

Leur grand but, c'est surtout la chasse du guanaque.

La Belgica ne devait pas tarder à quitter Harberton et à faire voile vers l'est, dans la direction de l'Île des États, surtout bien connue à cause des tempêtes si fréquentes qui sévissent sur ses côtes. Là, on fit la dernière provision d'eau. En quittant l'Île des États, le 14 janvier 1898, l'expédition partait pour un autre monde loin de toute civilisation.

Après avoir quitté l'Île des États, l'expédition s'occupa de tracer une ligne de sondages reliant le cap Horn aux Shetland du Sud, de faire des observations océanographiques, recueillir des échantillons de sédiment sous-marin, et rechercher quelle devait être la température, la densité, la composition de l'eau de l'Océan à différentes profondeurs.

On trouva en vue des Îles Shetland du Sud une profondeur de plus de 4 000 mètres, alors que non loin de là on n'avait trouvé que 1 564 mètres.

Le 19 juin, les explorateurs virent apparaître le premier Iceberg.

Dès ce jour, on rencontra de nombreux albatros à bec blanc et à bec noir, de blanches diomades exulans, des pigeons du cap, des sternes ; tout ce monde volait autour de la Belgica en poussant de singuliers cris, pendant que, dans l'Océan, des mégaptères et des baleinoptères venaient respirer et souffler bruyamment à la surface des eaux.

Le 20 janvier, les voyageurs apercevaient, dans le sud, la côte septentrionale des Îles Shetland.

Le surlendemain, au matin, devait survenir une violente tempête. Le vent, au début, n'était pas très fort et n'avait pas de direction fixe ; mais la mer qui roulait sous tribord à l'arrière de la Belgica l'enlevait sur ses flots comme un jouet. Par instant, les flots, se brisant au milieu du navire, inondaient le laboratoire et l'arrière.

Cela devait être la triste cause d'une pénible catastrophe.

En effet, une partie du charbon qu'on avait dû entasser sur le pont était entraînée par la mer dans les dalots, empêchant l'eau de s'échapper.

L'un des jeunes matelots, Wiencke, qui était de quart, se trouvait occupé à vider les dalots. Au cours de l'après-midi, la tempête s'aggrava, devenant de minute en minute plus violente.

De gros paquets de mer venaient s'abattre sur la Belgica avec une force grandissante, pendant que le vent démontait tout avec fracas.

Tout ce qui n'était pas attaché solidement sur le pont passait prestement par-dessus le bord.

Vers les trois heures de l'après-midi, le premier officier Roald Amundsen et le docteur Cook, qui se tenaient sur le pont, essayaient de reconnaître un mystérieux objet noir qui s'apercevait en droite ligne sur la route que suivait le navire, quand ils perçurent, avec effroi, un cri qui n'avait rien d'humain, un cri dont la force et l'expression de douleur les fit frissonner.

Ils retournèrent sur leurs pas, mais ils ne virent rien qui put leur indiquer d'où la voix était partie.

L'officier Amundsen croyant qu'il s'était produit un accident dans la chambre de chauffe, courut de ce côté, pendant que le docteur Cook se dirigeait à l'arrière, au point de quart.

Là, le docteur eut l'explication du cri terrible qu'il avait entendu.

Dans les vagues furieuses et immenses, un homme se débattait : c'était le pauvre matelot Wiencke.

Pendant qu'il était occupé à dégager les dalots, il avait perdu l'équilibre et était tombé dans la mer démontée, et c'était sa voix qui, au milieu de la tempête, avait glacé d'effroi l'officier et le docteur.

Avec une grande présence d'esprit, le jeune matelot avait, en tombant à l'eau, attrapé la ligne de loch, le docteur en saisit vite l'autre extrémité et se mit en devoir de l'attirer lentement ; mais le matelot glissa jusqu'à ce que sa main s'arrêtât contre le loch, auquel il se maintint d'une étreinte mortelle. Avant que le docteur eut amené toute la longueur de la ligne, tout le monde était sur le pont. Mais il n'y avait pas grand-chose à faire : le navire

bondissait impétueusement, et la force du vent ne permettait pas de mettre un canot à l'eau.

Pendant que le docteur amenait Wiencke près de l'arrière, le commandant en second, Georges Lecointe, avec une admirable bravoure, s'offrit à descendre dans l'eau glaciale pour aller passer une corde autour du pauvre compagnon. Il demanda vivement une corde qu'on lui attacha à la ceinture, et deux matelots le descendirent dans la mer.

Il tint un instant Wiencke dans ses bras ; on fit des efforts désespérés pour les hisser tous deux à bord, mais, entraîné par une grosse vague, sous le navire, le commandant Lecointe laissa échapper, malgré lui, son précieux fardeau.

Tous se mirent en devoir de haler le pauvre Wiencke sur le flanc de la Belgica, où ils espéraient le prendre.

Pendant ce temps, le géologue Henryk Arctowski, qui tenait seul la corde où s'était amarré le commandant Lecointe, menaçait d'être entraîné lui-même à la mer ; mais il luttait pour ne pas lâcher prise sous l'effet des chocs des plus violents, qu'il recevait dans les bras à chaque coup de tangage.

Le commandant fut enfin hissé à bord, pendant que tous persistaient dans leurs efforts pour saisir Wiencke. Mais, tout à coup, la ligne que le malheureux matelot tenait convulsivement rompit et Wiencke s'enfonça lentement dans le gouffre.

Le jeune matelot n'avait que des amis, et tout le monde ressentit vivement sa perte.

Plusieurs pleurèrent.

Enfin, vers le soir, la tempête s'apaisa.

Disons quelques mots de l'historique des îles Shetland où l'expédition venait d'arriver : cette histoire, d'ailleurs, est brève. Il y a une trentaine d'années, les îles des environs du cap Horn et les îles Shetland du sud étaient assiégées par les Américains, chasseurs de phoques.

Ils opérèrent si bien, que cinq années furent suffisantes pour que ces amphibies eussent disparu presque complètement. Un de ces chasseurs de phoques, le capitaine Nathaniel Palmer, parti vers le Sud, dans une simple petite chaloupe de cinq tonnes, à la recherche de nouvelles terres favorables à la chasse, découvrit une contrée très vaste recouverte de glaces et bien peuplée de phoques.

Quelques années plus tard, le capitaine anglais Biscoe, un chasseur d'éléphants de mer, rencontra à une distance un peu plus éloignée vers le sud-ouest une portion de la même contrée.

Plus tard encore, un autre chasseur de phoques, un Allemand, le capitaine Dallmann, visita une partie de la même côte septentrionale.

Mais, c'est réellement à Palmer que revient l'honneur de la découverte de cette vaste contrée, et il y a lieu de regretter que l'on ait omis de donner son nom à cette terre oubliée.

Vers le soir, l'expédition s'avança vers l'île Auguste, une île de peu d'étendue où l'on ne put atterrir qu'à dix heures ; une barque fut mise à la mer, et tous se hâtèrent d'y descendre, avides de recueillir les premières constatations relatives à la flore et à la faune antarctiques.

C'était, d'ailleurs, une nuit étrange, où toute chose paraissait aux explorateurs comme d'un autre monde. Le paysage, la vie, les nuages, l'atmosphère, l'eau, tout avait un air de mystère.

Rien ne ressemblait ici à ce qui, aux antipodes, était familier aux voyageurs. Et, apparemment, le Groënland et les paysages antarctiques doivent former un contraste aussi énorme que la distance qui les sépare.

Tandis que les explorateurs ramaient, une clarté grise s'épandait sur les eaux. Elle eût permis, même à minuit, de lire les caractères ordinaires d'un journal.

Cette clarté, qui s'étendait sur les régions à l'est et à l'ouest, en découpait si nettement les contours, qu'il était possible de prendre des photographies au milieu même de la nuit.

La mer était unie comme un miroir, la terre lointaine, toute calme. Mais il régnait une animation extrême. D'étranges cris, parfois effrayants, traversaient l'espace : c'étaient l'appel singulier des cormorans, la voix si pénétrante des sternes, le guttural cri des manchots, les jets soudains de vapeur d'eau produits par les baleinoptères, les éclaboussements d'eau autour des phoques et des manchots.

Après des pérégrinations assez mouvementées, la Belgica se trouva, le 16 février, en présence d'une terre assez vaste sur laquelle s'élevaient deux hautes chaînes de montagnes dont les sommets étaient couverts de neige.

C'était la Terre Alexandre I, découverte, il y a près de quatre-vingts ans, par l'explorateur russe Bellinghausen. Il ne l'avait aperçue que d'une grande distance, et, depuis lors, nul regard hu-

main ne l'avait vue. Cette terre se trouve à 67° 58′ de latitude sud et à 69° 53′ de longitude est de Greenwich.

6

Cette carcasse avait aussi attiré les pétrels. (page 90).

Au milieu de ces immenses déserts de glace, de ces mers inconnues, l'esprit humain aime encore à savoir où il se trouve.

Rien de curieux comme l'expression de cette sensation morale que nous trouvons exprimée dans la note qu'écrivait un officier de la Belgica :

« Nous sommes à 69° 6′ de latitude et 78° 27′ 30″ de longitude. Les conditions qui permettent les observations maritimes sont rares sur les bords de la grande banquise, l'atmosphère étant d'une continuelle instabilité. Orages, brouillards, pluie, grêle, neige, telles sont les conditions normales. On voit rarement le soleil, et s'il perce par hasard, ce n'est ni à midi, ni à l'heure où l'on voudrait l'avoir pour des observations.

» Mais s'il arrive alors, comme cela a été le cas aujourd'hui même, que nous parvenions à déterminer exactement notre position dans ce monde désolé, c'est une joie enfantine qui s'empare de nous.

» Et, jusque dans les cabines, on entend des comparaisons telles que celles-ci : « Maintenant, je suis à neuf mille neuf cent quatre-vingts milles de chez moi ; il est midi, mais à la maison on déjeune seulement. » Ou bien : « Tous ceux que j'aime sont à

neuf mille milles d'ici ; ils commencent à peine la besogne quotidienne. »

» Nous sommes tous pris à penser aux nôtres et au monde civilisé, dont nous nous éloignons de plus en plus. Aujourd'hui donc, nous savons le point exact vers lequel nous pousse la mer, et cette circonstance semble nous rapprocher en pensée du foyer, parce qu'elle nous offre un point de comparaison tangible.

» Et, nous plongeons plus avant encore dans le blanc silence antarctique !

» Un homme souffrant les affres de la faim éprouve encore une certaine sensation de bien-être à savoir qu'il existe des aliments, alors même qu'ils sont hors de sa portée. Il en est ainsi pour nous qui éprouvons une sorte de satisfaction, de volupté morale, quand on nous donne les chiffres qui établissent à nos yeux notre longitude et notre latitude !... »

En mars, aux régions polaires du Sud, apparaissent ce que les voyageurs désignent par le terme de « jours gris ».

Ces jours gris sont une particularité tout à fait caractéristique des régions antarctiques.

Il n'y a ni clarté, ni rayon, ni mouvement du vent ou de l'eau ; absolument rien, comme l'a dit un voyageur, qui vienne infuser une nouvelle vie ou alléger les esprits trop inquiets.

Alors l'atmosphère, bien que lourde, n'est pas opaque ; le ciel est bas et gris, les grands blocs de glace sont d'une teinte de gris de fumée, l'eau est couleur de plomb, et il n'y a que les vieilles plaques de glace, couvertes de neige, qui rompent la monotonie grise ; encore celles-ci ont-elles un aspect sale.

Tous ces effets, joints à une immobilité forcée, influent certainement sur la disposition d'esprit des explorateurs.

Dans la nuit du 9 mars, les voyageurs furent témoins d'un curieux spectacle. Le soleil s'était couché presque sans éclat, en ne laissant après lui qu'une zone colorée très étroite ; au-dessus du niveau de l'eau, cette zone était d'une teinte bleu clair, plus haut, d'un blanc un peu plus foncé tirant sur le violet, puis se changeant en un rouge-orange, et sur le tout s'étendait un ciel gris.

Au nord, vers huit heures, apparut une tache de feu au-dessus des glaces empourprées ; mais rien ne paraissait indiquer que c'était là une réflexion de lumière. Peu à peu, la tache de feu s'agrandissait et changeait de forme avec une rapidité extraordinaire. Au-dessus, on voyait quelque chose de noir, comme une sorte de fumée, et au-dessous comme le sommet d'une montagne d'où ce feu et cette fumée semblaient s'être échappés. À bord de la Belgica, tout le monde était à la fois intrigué et inquiet.

Cet objet, qui paraissait sortir du ciel pourpre, arrivait sur la Belgica avec la rapidité de l'éclair. Les explorateurs croyaient être en présence d'un feu volcanique ; c'était pour tous un mystère tout à la fois captivant et terrifiant.

En s'élevant lentement, le phénomène paraissait entraîner la montagne avec lui ; bientôt on vit que, non seulement le mystérieux objet s'élevait, mais que, encore, il suivait une direction latérale. Puis, au bout d'un certain temps, fumée et montagne s'évanouirent, et il ne resta qu'un cône de flammes.

Pendant un quart d'heure, avec une rapidité extraordinaire, l'objet curieux subit des transformations étonnantes : parfois il était oblong, puis il prenait la forme d'un cône renversé, puis il

redevenait demi-circulaire, et, finalement, il apparaissait comme un globe coupé par une ligne. Il demeurait aussi d'un rouge terne et passé ; puis, lorsqu'il se fut élevé d'environ cinq degrés, il prit définitivement la forme d'une sphère déchiquetée, couleur vieil or.

Cet objet mystérieux, aux transformations si étranges, était tout bonnement la lune, qui faisait ses grimaces en passant à travers l'atmosphère au-dessus de la mer de glace !

La veille, les matelots avaient tué un phoque ; on avait pris la peau et la graisse, et jeté la carcasse sur une plaque de glace à environ trois cents mètres du navire. Cette carcasse avait attiré un grand nombre de pétrels géants. « Tous les oiseaux de ces parages, à l'exception des manchots, a écrit un savant, sont des nettoyeurs de premier ordre » ; mais le pétrel géant brille entre tous ces animaux par sa voracité, et on peut certes le qualifier de « roi » à cet égard. Ce sont vraiment d'affreuses créatures.

« Debout, elles ont à peu près la taille d'une oie, mais l'envergure des ailes est plus grande, tandis que leur corps est plus petit. Leur couleur la plus commune est un brun sale ; la tête est grisâtre.

» Cependant, leurs variétés sont grandes ; parfois on trouve un pétrel albinos et aussi des pétrels blancs tachetés de noir. De leur naturel, ces oiseaux sont gloutons.

» Quand ils ont trop mangé, ils ne peuvent plus voler et ils sont obligés de s'accroupir sur la glace, la tête et les pattes rentrées sous leurs plumes rudes et touffues. »

Le capitaine Cook croyait que les pétrels étaient l'indice du voisinage de la terre, mais cela n'est pas exact.

Le pétrel géant est un hôte de la banquise ; il vit de préférence sur la lisière, où il lui est possible de prendre le poisson dans les crevasses et de s'élancer, lorsque l'occasion s'en présente, sur le cadavre d'un manchot ou d'un phoque.

En continuant d'avancer, les explorateurs arrivèrent enfin sur la lisière de la banquise.

Les savants ne tardèrent pas à avoir une discussion entre eux à propos d'une particularité remarquable de la banquise antarctique : c'était au sujet de la teinte jaune très visible dans les secondes couches des plaques de glace ou des icebergs nouvellement cassés.

La première constatation en avait été faite près de la terre de Danco, et, à ce moment, tout le monde semblait presque convaincu que cette particularité était due à des matières terreuses provenant des côtes avoisinantes.

Mais cette teinte jaune fut retrouvée aussi ailleurs, et même à cent milles de là, vers l'est.

On fit des expériences dans le laboratoire. Les discussions s'animèrent à ce sujet.

Les officiers disaient et répétaient que ce « jaune mystérieux » était une matière terreuse et qu'elle avait été amenée sur la mer de glace par des courants.

Mais le naturaliste Racovitza, après avoir examiné attentivement au microscope la fameuse matière jaune avait constaté que

la glace était littéralement envahie par les diatomées, ce qui donnait l'explication scientifique de la « couleur mystérieuse ».

Que sont donc ces diatomées qui sont capables de donner ainsi de la couleur à de grandes masses ?

Ce sont des représentants du monde des infiniment petits, de microscopiques plantes placées à la limite où s'établit le passage des végétaux aux animaux, les seuls qui produisent un test silicieux comparable à celui des foraminifères.

C'est en nombre, d'ailleurs incalculable, qu'on trouve les diatomées dans les océans, aussi bien que dans les eaux douces, les eaux saumâtres et sur la terre humide.

De dimensions allant jusqu'à 3 millimètres au minimum, leurs tests accumulés représentent une surface vraiment immense, peut-être même incommensurable, des sols terrestres et marins qu'elles ont formés et forment encore de nos jours en nombre d'endroits du globe.

Des continents entiers sont sortis de ce lent travail de superposition, depuis les premiers âges géologiques, puisqu'on les rencontre déjà pendant la période carbonifère en espèces encore existantes de nos jours !

On rencontre, chose qui paraît vraiment extraordinaire, des couches d'épaisseur considérable, presque entièrement formées des membranes silicieuses de ces végétaux.

On pourrait même dire, sans se tromper, que ces couches paraissent être comme des cimetières où des milliards de générations se sont entassées pour venir jusqu'à nous !

Ainsi que le racontait aux explorateurs le savant naturaliste attaché à la Belgica, des villes comme Berlin et Kœnigsberg, sont bâties sur une épaisseur de vingt-trois mètres d'un dépôt semblable de diatomées formé en eau douce.

Aux États-Unis, une grande ville, Richmond, est construite sur une couche épaisse de diatomées marines qui remonte à la période tertiaire.

Ces formations sont aussi nombreuses sur les côtes de la mer Méditerranée où on les exploite. C'est le tripoli dont se servent nos ménagères pour polir les métaux.

Malgré leurs dimensions très réduites, les diatomées qui ressemblent à de petites coquilles formées de deux valves emboîtées l'une dans l'autre, prennent souvent les formes les plus élégantes, avec des dentelures, des sculptures et des dessins variés et vraiment curieux : rondes, allongées, ovales, en massue, en losange, renflées, plates, ou tordues en S, ou encore triangulaires, quadrangulaires ; dessins jolis, d'ailleurs, à voir, à admirer à travers les verres grossissants des microscopes où ils apparaissent d'un très gracieux effet.

Et le savant ajoutait à la dissertation intéressante qu'il faisait aux explorateurs, que la teinte verte que prennent les vieux murs, les rocs anciens, était constituée par une diatomée.

Au cours des pérégrinations de la Belgica, les savants, étudiant la faune antarctique, trouvèrent un certain nombre de phoques de l'espèce appelée crab-eater.

Un jour, ils découvrirent un phoque solitaire ayant un cou épais et une grosse tête, absolument différent des espèces trou-

vées jusqu'alors.

Il fut reconnu pour être le « nouveau phoque », dont l'explorateur Borchgrevink a revendiqué la découverte en 1894.

L'aventureux marin norvégien en avait laissé une curieuse description.

Ce « nouveau phoque » n'est autre chose, d'ailleurs, que la bête appelée léopard de mer.

La soi-disant découverte du marin norvégien n'en était donc pas une, car le léopard de mer est connu depuis près d'un siècle.

On rencontre cet animal plus fréquemment dans les mers avoisinant le Pôle Sud que dans celles qui environnent les contrées du Pôle Nord. Ses mœurs sont d'ailleurs les mêmes que celles des phoques communs, mais sa chair est plus coriace.

En avril, le temps continua à être des plus mauvais : ce ne furent que vents et tempêtes.

Le commandant Lecointe, ayant désiré avoir une espèce de cabane en forme de boîte, dans laquelle il pourrait faire les observations astronomiques de l'année, tout le monde — ceux de l'état-major de la Belgica eux-mêmes — lui donna un coup de main.

Le capitaine de Gerlache tenait un marteau et des clous ; le naturaliste Racovitza maniait plus ou moins adroitement une scie ; le géologue Arctowski, devenu architecte par occasion, dressait les plans ; le lieutenant Danco remplissait les fonctions de conducteur des travaux ; Lecointe et le docteur Cook faisaient l'office de chevaux pour le transport des planches et des matériaux de la Belgica à l'emplacement du nouvel observatoire.

Ces travaux étaient un passe-temps, qui distrayait de la triste monotonie dans laquelle on vivait.

Au bout d'une journée, grâce au concours empressé de tous, la baraque du commandant en second était entièrement construite.

Ce n'était certes pas une baraque d'un aspect fort joli, oh ! non, mais au Pôle Sud on fait ce qu'on peut et non ce qu'on veut ! elle n'était pas non plus douée d'une stabilité bien grande, et le vent soufflait d'une façon très désagréable à travers les jointures ; il y avait pas mal de courants d'air ; il y faisait peut-être un peu froid, plus froid qu'au-dehors même ; mais, enfin, malgré tous ces défauts, c'était la baraque demandée !

On la couvrit même luxueusement de carton goudronné, luxe inouï pour la contrée, et on la fortifia en l'entourant de neige.

Enchanté, heureux, le commandant Lecointe résolut d'y faire le soir même sa première observation. Il y vit deux étoiles, ce dont il fut ravi, et il revint à bord en s'écriant joyeusement : « C'est splendide ! » D'ailleurs, il devait rapidement être désenchanté, car on dut demander le docteur pour soigner deux de ses doigts qui étaient gelés.

Là, le mois d'avril, c'est l'automne au lieu du printemps, c'est-à-dire l'approche de l'hiver ; aussi doit-on, à cette époque prendre les plus grandes précautions possibles contre le froid.

Pour abriter de façon sérieuse le cher navire, la Belgica, les marins se hâtèrent de construire un mur de neige tout autour du bâtiment.

Comme le pont, forcément toujours à découvert, laissait échapper sans nécessité la chaleur des poêles, on construisit au

milieu du navire une galerie permettant d'aller à couvert du carré au laboratoire.

Le mécanicien y établit une forge pour faire les réparations aux objets en fer et aux différents articles d'équipement.

Les portes et les fenêtres furent rembourrées soigneusement, afin d'éviter à l'intérieur les brusques changements de température.

L'expérience a démontré, d'ailleurs, que le meilleur système de ventilation était de placer de petits tuyaux dans les coins des chambres. Si on ouvrait les fenêtres ou les portes, un tel froid arrivait à l'intérieur qu'immédiatement tous les objets étaient mouillés, par suite de la condensation de l'air produite par le refroidissement subit.

Il faut éviter de toute façon l'humidité.

Écoutons à ce sujet ce que racontait le docteur Cook dans une conférence faite à son retour d'une exploration :

« Si j'avais à résumer en deux mots ce qui, dans les régions polaires, apporte la plus grande somme de souffrance, je nommerais l'humidité et la solitude. Lors de ma dernière exploration, nous essayions de nous préserver de l'humidité par tous les moyens possibles, par la forme de nos vêtements, par la construction de nos quartiers d'hiver, par l'aménagement de nos cabines.

» Un de nos officiers qui passait dans l'entrepont, ne put s'empêcher d'envoyer une bordée d'injures à la glace qu'il recevait dans le dos.

» Mon compagnon de cabine ouvrait fréquemment le hublot, mais il oubliait de le fermer quand le vent changeait. Il en résultait que nous avions à enlever des pelletées de neige de dessus notre lit tous les deux ou trois jours.

» Si nous avions pu seulement nous débarrasser de cette maudite humidité et si nous avions pu aller, au moins une fois par mois, dans une ville civilisée, histoire de changer le cours de nos pensées, la vie aurait été supportable. Ce n'est certainement pas le froid qui fait le plus souffrir dans les régions polaires, car j'ai grelotté davantage à New York. »

Vers la fin du mois d'avril, la température devait devenir de plus en plus glaciale.

La banquise demeurait tranquille, les crevasses et les lacs se recouvraient d'une jeune glace ornée d'une magnifique floraison de givre.

La température descendit à plus de 27 degrés au-dessous de zéro.

La banquise continuait à aller à la dérive ; il était intéressant de savoir dans quelle direction elle entraînait la Belgica.

Aussi était-ce avec une attention soutenue que tout le monde suivait les travaux du commandant en second, Lecointe, qui sortait souvent pour « tirer sur les astres », comme il le disait, afin de savoir où l'on se trouvait.

Il arriva un jour que Lecointe, au retour de son petit observatoire, eut tellement froid que ses compagnons furent obligés de lui donner des tapes et de le frictionner vigoureusement. Il importait d'activer chez lui la circulation du sang.

Une nuit, pendant que Lecointe faisait ses observations, la température descendit à plus de 28 degrés au-dessous de zéro. Le lieutenant Danco, qui était allé avec lui pour observer les astres, était revenu à bord avec un pied gelé ; même un lambeau de chair, arraché autour de l'œil, était resté adhérent au bord de la lunette. Le commandant Lecointe, de son côté, avait perdu quelques-uns de ses cils, et il avait un coin de l'oreille tout blanc.

Àla suite de ces accidents plus qu'ennuyeux, les deux officiers avaient pris la résolution, à l'avenir, de recouvrir de flanelle les parties métalliques de tous les instruments.

On fit de même, d'ailleurs, pour tout ce dont on se servait à l'extérieur.

Cependant, malgré cela, il n'y avait pas de jour que des hommes de l'équipage ne vinssent trouver le docteur avec des doigts « brûlés », comme ils disaient, par suite du contact avec des morceaux de métal glacé.

Un matelot, resté longtemps occupé à clouer des caisses renfermant des échantillons géologiques, ayant commis l'imprudence de mettre des clous dans sa bouche, les avait retirés soudain avec des morceaux de sa langue et de l'une de ses lèvres, montrant de laides blessures absolument pareilles à celles qui sont produites par un fer rouge.

Les marins même, qui avaient des clous dans leurs chaussures, se plaignaient qu'il se formait des « champignons » de glace sous leurs pieds.

Si quelque matelot osait s'aventurer en pantoufles sur le pont, il revenait avec les bas complètement mouillés.

Quand le temps était par trop mauvais et que les voyageurs ne pouvaient faire aucune promenade ou exercice sur la banquise, on restait forcément à bord, maudissant le vent qui était cause de tout ; car, en avril, c'est plus que jamais le vent qui est le maître de la situation.

Si le vent est au sud, le temps est fixe, clair et froid.

Si le vent est au nord, l'air est chaud et humide ; il neige souvent et le temps est changeant.

Si le vent est enfin à l'est ou à l'ouest, il envoie la tempête, avec accompagnement de neige.

Étant forcés de rester à bord, il fallait travailler pour se récréer.

On profitait de l'occasion pour faire des réparations. Et ce n'était pas une petite affaire, ni d'ailleurs bien commode !

C'est ainsi qu'on voyait le docteur et naturaliste Émile Racovitza rapiécer — et peut-être pour la douzième fois — son pantalon. « Cette fois, c'est la dernière », disait-il. On pouvait le croire, car, pour renforcer les parties faibles ou trouées de son pantalon, il mettait des morceaux de cuir !

Le commandant Lecointe réparait ses instruments.

Le premier officier, Roald Amundsen, mettait des pièces à ses chaussures, et quelles pièces ! Le veau s'unissait à du cuir de phoque !

Le lieutenant Danco et le médecin de l'expédition, le docteur Cook, essayaient de remettre en état les montres et les pendules de l'équipage, qui étaient presque toutes détraquées. Ce n'était

pas facile ! Les mains des deux horlogers d'occasion étaient plutôt aptes au métier de forgeron.

Cependant, les deux réparateurs improvisés faisaient de leur mieux et y mettaient, il faut le reconnaître, beaucoup de bonne volonté. Quelques montres furent réparées ; celles-là n'avaient probablement pas grand-chose ; quant aux autres, les plus détraquées, elles ne marchaient alors plus du tout. Et c'était de la part de leurs propriétaires un concert de récriminations.

Mais, ce qui devait exiger le plus d'adresse et le plus de flair, c'était le remplacement des verres de montre. C'est là qu'il fallait surtout montrer de l'habileté. Des verres de montre de rechange au Pôle Sud, ce n'était pas facile à trouver !

Cependant, le docteur ayant trouvé deux petites boussoles de poche avec des verres, on résolut de s'en servir. Les verres étaient trop petits pour mettre sur les montres. Que faire ? « Si nous essayions avec de la cire à cacheter », dit le lieutenant. Aussitôt dit, aussitôt fait. Les deux réparateurs ingénieux enduisirent de cire à cacheter la moitié de la montre et une partie du verre.

Ce n'était pas joli du tout, mais c'était pratique, et, en ces pays lointains, où les horlogers ne courent pas les rues, il ne faut pas être difficile !

7

Avec le 16 mai, à minuit, devait commencer la longue nuit antarctique et la disparition du soleil allait cruellement se faire sentir.

Les explorateurs, d'après les observations du commandant Lecointe, se trouvaient alors à une latitude de 71° 34' 30" et une longitude de 89° 10'.

Le commandant, après ses observations, annonça à tous les habitants de la Belgica qu'ils n'auraient plus ni jour, ni soleil, pendant soixante-dix journées, près de deux mois et demi. Ce ne fut pas une nouvelle bien agréable à apprendre, aussi, plus d'une mine se renfrogna.

Quelques instants avant midi, l'atmosphère lourde de la banquise avait été balayée par le vent du sud, depuis si longtemps désiré, et avait été remplacée par un air vif, tandis que le ciel s'éclaircissait.

Les explorateurs, tout en sachant que le soleil se trouvait au-dessous de l'horizon, avaient espéré le voir tout de même par réfraction.

Hélas ! ils en furent pour leur espérance. Le crépuscule long et clair, qui réjouissait jadis encore leur cœur, fut réduit à bien peu de chose.

Voilà donc l'obscurité et l'hiver — et quel hiver ! — abattus sur les exilés.

Le linceul d'obscurité, qui enveloppait ce monde de désolation glaciale, allait aussi envelopper les âmes.

L'effet terrifiant de la disparition de la lumière allait se faire sentir.

Autour des tables, dans le laboratoire, dans le gaillard d'avant, les hommes étaient assis mornes, sombres, perdus dans un rêve

mélancolique, d'où, de temps en temps, l'un d'eux, plus brave que les autres, se réveillait pour essayer de susciter un peu d'enthousiasme.

Quelques-uns des matelots s'efforçaient de rompre la monotonie par une plaisanterie, répétée peut-être pour la vingtième fois.

Les autres essayaient de réagir en faisant de violents efforts, mais c'est en vain que l'on essayait de ranimer les espérances !

On cherchait une consolation en parlant des jours meilleurs ; on espérait que ce souvenir revivrait, redonnerait un peu de gaieté ; mais, au contraire l'accablement devenait plus lourd, en examinant, en pensant à la situation présente.

Tout semblait alors devenir prétexte à sujet de distraction.

Ce même 16 mai, vers midi, une masse de feu demi-globulaire, s'était élevée dans le nord ; au bord des arêtes vives des hummocks, puis elle disparut sous les glaces. C'était une illusion d'optique provenant de la déviation des rayons de lumière, obligés de passer par un milieu d'air de diverses densités.

Quoiqu'il ait été au-dessous de l'horizon, le soleil, de la sorte, avait paru se lever, permettant aux explorateurs de voir la moitié de sa surface.

Au milieu de ces ennuis, de cette vie lugubre, le moindre incident, surtout lorsqu'il était empreint de quelque mystère, provoquait de l'animation parmi les exilés ; cela secouait un peu la torpeur, l'état de léthargie et d'indifférence dans lequel l'obscurité continuelle plongeait tous ces hommes, cependant énergiques et braves.

L'étrange aspect du soleil mourant, qu'on avait vu il y avait quelques jours, puis la perspective d'être privés de sa lumière pendant soixante-dix jours, avaient apporté néanmoins aux voyageurs des sensations nouvelles.

Tout était prétexte à un réveil, hélas ! de petite durée.

Les effets extraordinaires de la lune, des lumières, des ombres vagues sur l'horizon, indiquaient la vue possible de nouvelles terres ; le sommet d'un iceberg apparaissant soudain à l'œil nu, le changement peu commun des aurores, la variation du temps, la visite non annoncée d'un curieux manchot ou d'un phoque effronté, tout cela excitait l'attention, rendait à tous un peu de vie.

Un matin, un incident bizarre avait mis tout le monde en émoi.

Vers sept heures, le commandant Lecointe était sorti pour aller à son observatoire improvisé retrouver deux étoiles, qui lui eussent pu permettre de déterminer la position de la Belgica.

Le ciel était par trop brumeux pour lui permettre de se mettre en observation ; mais, ses yeux étonnés s'arrêtèrent soudain sur un point lumineux inexplicable qui se montrait à l'ouest.

Le commandant fixa avec obstination ce point ; la clarté ne changeait point de position et scintillait par moments comme une véritable étoile ; elle s'éteignait et réapparaissait exactement au même endroit.

La chose était si curieuse, si extraordinaire, que le commandant revint vite au carré et raconta la chose à tout le monde.

Il était environ huit heures du matin.

Le ciel, triste, était de couleur gris souris ; la glace, elle aussi, était grise avec un soupçon de teinte lilas au-dessus d'elle ; mais le contour tout entier de la banquise se perdait dans le rivage sous un faible crépuscule.

Les hôtes de la Belgica se rendirent à l'endroit d'où le commandant Lecointe avait aperçu l'étonnante lumière.

Tous regardèrent dans la direction indiquée par Lecointe ; mais, ne voyant que le morne et grand désert de glace avec des crevasses traîtresses qui coupaient la banquise par endroits et d'où s'élevait un noir nuage de vapeurs, ils soupçonnèrent la vue de Lecointe d'être devenue défectueuse, et se mirent à le plaisanter.

Cependant, après être restés environ un quart d'heure à regarder, tous virent distinctement sur les plaques de glace, à quelque distance dans la direction de l'ouest, une lumière semblable à celle d'une torche.

Cette lumière scintillait, s'élevait et s'abaissait comme si elle avait été portée par quelqu'un ou quelque chose qui bougeait.

Ce fut le tour de Lecointe de plaisanter les autres qui s'étaient si vite moqué de ses yeux.

Cependant, le commandant chercha si quelque matelot ne s'était pas égaré, car on ne pouvait guère s'expliquer ce phénomène qu'en se figurant un homme portant une lanterne. Mais, tout l'équipage était au complet.

La surprise devint grande alors, et tout le monde se trouva rapidement à terre.

Était-ce un être humain qui paraissait se diriger vers la Belgica, et à quelle race inconnue du sud polaire appartenait-il ?

Tout le monde était ému, et personne n'osait aller à la rencontre de l'étrange messager.

Puis, personne n'était habillé pour aller remplir pareille mission.

Quelques-uns seulement avaient déjeuné ; ils étaient tous sans mitaines, sans chapeau, certains même sans paletot.

Pour aller à la rencontre d'un tel visiteur, si c'en était un, il fallait encore, malgré l'endroit, une tenue un peu convenable !

Amundsen, qui était parmi tous, le plus grand, et le mieux habillé, résolut de se dévouer.

Il passa son anorak, sauta sur ses skis, et patina rapidement vers la lumière dans l'obscurité de la banquise.

On le vit s'attarder un peu sur place, puis revenir seul avec l'air un peu penaud.

Ce qui avait tenu tout le monde en haleine, c'était tout bonnement un bloc de neige phosphorescent, fraîchement chargé d'algues marines, et qui, par moments, était soulevé, puis broyé par la pression des glaces !

C'est bien ici, le moment de reproduire cette belle description de la nuit polaire, par Osborn, en 1820 :

« À cette époque de l'année, pendant douze heures, le soleil monte dans la partie méridionale du ciel, puis pendant douze autres, il s'incline vers l'horizon sans y toucher. Alors il n'y a pas

plus de ténèbres qu'il n'y a de lumière pendant la longue nuit de l'hiver. Il ne faudrait pas en inférer pourtant qu'à cette époque de l'année on ne peut apprécier, dans les régions polaires, les ténèbres qui séparent la portion du jour consacrée au travail de celle que réclame le repos.

» De huit heures du soir à quatre heures du matin, en dépit du soleil nageant dans les cieux, on remarque un changement sensible. La lumière est moins intense, les teintes de la terre et de la mer sont moins vives, et les ombres moins tranchées ; les oiseaux cherchent alors leurs retraites habituelles comme s'il était nuit ! la nature entière se repose évidemment.

» Rien n'est attrayant comme cette nuit polaire qui n'est pas une nuit, mais un long et doux crépuscule, qui, semblable à une écharpe d'argent, unit le jour précédent au lendemain, à l'heure où le matin et le soir trônent ensemble, se tenant par la main sous l'azur limpide et non étoilé de minuit.

» Ceux qui ont contemplé une fois un tel spectacle, ne l'oublient jamais, et quoique les souffrances qu'entraîne une visite au théâtre où l'on peut en jouir, soient bien capables d'amortir l'enthousiasme, il n'est point d'hommes, même parmi les moins accessibles aux impressions du grand et du beau, qui, en présence des merveilles de ces lointaines régions, n'aient été amenés à confesser la vérité frappante de ces versets bibliques qui décrivent la création et en déclarent toutes les phrases bonnes et parfaites… »

Le 18 mai, le docteur et les officiers se rendirent au milieu de la journée vers un iceberg pour voir la dernière manifestation du jour disparaissant.

Une chose les affligeait encore plus que cette disparition : c'était la maladie de leur cher compagnon, le lieutenant Danco, camarade de Gerlache, et qui se trouvait alité à bord.

Le docteur, qui lui avait donné les soins les plus dévoués, était maintenant tristement convaincu que le pauvre Danco ne reverrait jamais plus le lever du soleil.

Cela les peinait et les rendit tous pensifs : « Qui sera ici pour saluer le retour du soleil ? » dit l'un d'eux tristement à ses compagnons.

Tous les jours, les forces du pauvre lieutenant, qui avait tant tenu à faire partie du corps de l'expédition, diminuaient de plus en plus.

Le malheureux succombait à une affection du cœur, aggravée par cette terrible anémie polaire, affaiblissante, déprimante et démoralisante malgré tout.

Vers la fin mai, le journal du bord insérait cette note du docteur, qui montre bien quelles étaient les souffrances que tous enduraient :

« Jusqu'à présent, disait-il, l'état de santé a été passablement bon. À l'exception de quelques légères attaques de rhumatisme, de névralgies et d'insignifiantes blessures, on ne se plaint pas.

» Nous mangeons cependant peu, car nous sommes tout à fait dégoûtés des aliments conservés. Nous avons essayé la chair de manchot, mais, pour la plupart d'entre nous, son goût rappelle trop celui du poisson.

» Nous sommes entrés dans la longue nuit avec une nourriture peu suffisante, non pas qu'il y ait pénurie d'aliments, mais ils ne nous inspirent que du dégoût.

» Nous sommes fatigués de ces prétendues délicatesses des conserves belges, françaises et norvégiennes. Ce sont des mixtures chimiques enfermées dans d'élégantes boites de fer-blanc portant des inscriptions fallacieuses : saucissons aux formes bizarres, boules de viande et de poissons préparées, assure-t-on, à la crème, soupes mystérieuses, toutes sortes d'inventions les plus récentes en matière d'aliments condensés. Mais combien nous aspirons à faire usage de nos dents !

» La longue obscurité, l'isolement, les aliments de conserve, la température basse continuelle avec de fréquentes tempêtes et la grande humidité, tout cela, finalement, a réduit nos systèmes à ce que nous appelons l'anémie polaire.

» Nous sommes devenus pâles, d'un teint verdâtre : l'estomac et tous les organes sont fatigués, refusent de fonctionner.

» Mais ce qui présente le plus de danger, ce sont les troubles, les symptômes cardiaques et cérébraux. Le cœur semble avoir perdu son influence régularisatrice. Son action est faible, mais ses pulsations n'augmentent pas, tant que d'autres symptômes dangereux ne font pas leur apparition. Les symptômes mentaux s'observent moins. Les hommes sont incapables de concentration d'esprit et ne peuvent suivre une pensée. Un matelot a été atteint d'aliénation mentale ; il a recouvré la raison avec le retour du soleil. »

Depuis de longs jours déjà, le pauvre lieutenant Danco était malade et la disparition du soleil — l'astre réconfortant — allait

marquer sa fin.

Pendant les excursions de quelques minutes qu'il faisait à la lueur du crépuscule de midi, Danco se plaignait que la respiration lui manquait.

Les autres explorateurs, d'ailleurs, éprouvaient la même oppression aux moindres exercices ; mais Danco devait s'arrêter fréquemment pour reprendre haleine.

Le docteur Cook l'avait obligé à se soumettre à un traitement médical énergique depuis le commencement du mois de mai ; mais tous les efforts, tous les soins les plus dévoués n'avaient pu enrayer le mal qui le minait sourdement, et empêcher qu'il ne s'éteignît rapidement.

Vainement le docteur avait voulu le forcer à manger de la viande fraîche, c'est-à-dire de la viande de manchot ; toujours Danco avait refusé énergiquement : « Je préfère mourir que de manger du pingouin », répétait-il sans cesse.

Avec juin, d'ailleurs, la situation s'assombrissait de plus en plus. Il était très difficile de sortir du lit le matin.

Il n'y avait pas d'aube, et on ne distinguait pas de partage entre la nuit et le jour jusque près de midi.

Au commencement de la nuit, il était même presque impossible de se coucher.

« Si nous buvons du café, écrivait l'un des explorateurs, nous ne dormons pas du tout. Lorsque nous nous endormons, nous nous plongeons dans un sommeil profond, et il ne nous est pas facile de nous réveiller.

» Nos appétits baissent de plus en plus, et le peu de nourriture que nous absorbons nous cause encore beaucoup d'ennuis. »

Le 5 juin, les explorateurs devaient écrire la page la plus sombre de leur livre de bord : la mort de leur bien-aimé camarade Danco.

Certes, ils n'avaient pas été beaucoup surpris, car ils savaient bien que le camarade ne pouvait pas se relever de sa maladie ; mais tout le monde ressentait fortement le vide douloureux que faisait sa disparition ; il n'est guère possible de décrire dans quelle soudaine prostration chacun se trouva soudain plongé.

Pendant les deux derniers jours, sa santé avait paru s'améliorer sensiblement, et lui-même se trouvait si bien qu'il était gai. Mais c'était, hélas ! le calme avant l'orage !

Sans nullement pressentir sa fin, Danco avait rendu l'âme au milieu de la nuit ; ses dernières paroles avaient été adressées au docteur qui se trouvait à son chevet : « Je respire plus facilement, disait-il, bientôt je reprendrai des forces. »

Le pauvre ami ne devait plus revoir la Patrie, dont il avait si souvent parlé pendant qu'il était alité.

La journée du 7 juin devait être une bien triste journée ; elle devait laisser à tous un inoubliable souvenir.

Avec une voile, on avait fait un sac dans lequel on avait enfermé les restes de Danco, et on l'avait cousu. Dans la matinée, une partie de l'équipage était allée à la recherche de crevasses pour y glisser, comme dans une fosse, la dépouille mortelle du malheureux compagnon.

On n'en avait pas trouvé de suffisamment large ; alors, avec des haches et des scies, on avait réussi à pratiquer une ouverture dans de la jeune glace, à une centaine de mètres du navire.

Afin d'éviter aux hommes de l'équipage, déjà très démoralisés, une impression trop pénible, le commandant avait eu soin le lendemain de la mort, de faire placer le corps du défunt sur un traîneau recouvert du drapeau, à quelque distance du navire, sur la glace même.

Quelques minutes avant midi, le commandant de Gerlache, suivi des officiers et des savants de l'expédition, se rendit vers le traîneau ; l'équipage qui suivait s'attela tristement à ce funèbre convoi, et tout le monde se dirigea vers la crevasse.

Il faisait un froid terrible, car le vent soufflait du sud-ouest. Il tombait une abondante neige congelée en fins cristaux, qui gênait beaucoup, car ces cristaux perçaient comme des aiguilles la peau des hommes.

La surface de la glace était d'une teinte grise monotone.

La lune brillante, aux bords déchiquetés, se suspendait au sud, au bas du ciel. Elle donnait une lumière étrange, qui, répandue autour de tout, aurait permis de lire un journal.

C'était un tableau lugubre, d'une tristesse angoissante, que cette lente et funèbre procession qui s'avançait sur la glace rugueuse !

Plus d'un parmi ceux qui traînaient le mort pleuraient, car Danco était très aimé des matelots.

Le traîneau fut amené, tout doucement, comme à regret, jusqu'au grand trou béant fait dans la glace, et là, le commandant de Gerlache, tout ému lui-même, au milieu des sanglots de l'équipage, prononça quelques paroles d'adieu et d'éloge pour l'ami disparu à jamais !

Deux boulets furent attachés aux pieds de la masse funèbre, qui fut immergée dans les eaux glacées de l'Océan antarctique.

Ce jour-là, dans son journal de bord, le chef de l'expédition écrivait, en parlant de la mort du compagnon : « Ma mélancolie se fit plus profonde et une inquiétude me poignit. L'anémie polaire nous avait tous atteints ; tous, nous étions menacés maintenant. Je savais que mes hommes étaient vaillants, eux aussi, et sans peur devant la mort. Mais, si nous devions disparaître, qui donc rapporterait dans notre lointaine patrie le fruit de nos travaux ?

» La pensée que ce libre sacrifice de nos vies pût devenir absolument inutile, me fit froid au cœur. Je me sentis affreusement triste. »

Et, le lendemain, il écrivait encore :

« 6 juin. — Tout travail fut suspendu à bord en signe de deuil. Seul, le voilier procéda à la confection d'un sac en toile à voile pour servir de linceul. Au moment où nous ensevelissions la dépouille de notre ami, mû par une touchante pensée, Van Ryssel-berghe s'approcha de lui et déposa sur sa poitrine quelques fleurs fanées que sa mère lui avait données avant le départ.

. . . . . .

» Je désirais aussi que notre lointaine patrie fut représentée aux funérailles de Danco, et je fis attacher l'emblème national à mi-hauteur des grands haubans. »

. . . . . .

Cet événement devait encore influencer l'état de prostration de l'équipage ; les affligeantes obsèques avaient jeté une indescriptible désespérance, qu'on ne pouvait un peu surmonter que grâce aux conseils du docteur Cook et du brave commandant de Gerlache.

Mais il n'y avait pas que les gens que la longue nuit polaire rendait malades ; elle était devenue funeste aussi aux animaux.

Un des matelots avait emporté d'Europe un joli chat, doux et caressant, auquel on avait donné le nom de « Nansen ».

Petit à petit, état-major et équipage, s'étaient mis à l'aimer. « Nansen » se sentait vraiment chez lui dans le gaillard d'avant comme dans le carré, mais il ne s'aventurait jamais à pousser plus loin. Il n'aimait pas beaucoup le froid, et une température de 28 à 30 degrés au-dessous de zéro ne paraissait pas être de son goût ; ses endroits préférés semblaient être plutôt près du poêle ronflant et dans le lit d'un matelot. Comme les hommes de l'équipage, depuis le commencement de la longue nuit, le pauvre minet paraissait lui aussi mal à l'aise, et, pendant près d'un mois, il avait été plongé dans une sorte de torpeur, mangeant à peine, mais, en revanche, dormant beaucoup. Quand on se permettait de le réveiller, il se mettait de suite en colère !

Quelquefois, dans la cabine, on apportait un manchot pour le distraire et lui tenir compagnie ; mais tous deux se tenaient res-

pectueusement à distance l'un de l'autre dans les coins opposés.

« Nansen » semblait donc tout à fait dégoûté de son entourage, et, vers le milieu de juin, il se mit à rechercher les refuges les plus déserts. Son caractère avait fini par changer : de bon et gentil, il était devenu tout à fait hargneux et insupportable. Enfin, le 22 juin, il rendit le dernier souffle, ce qui mit fin à ses tortures, car on sentait bien que la pauvre bête souffrait.

Vers le milieu de juillet, la lumière se mit à augmenter ; cela aurait dû être un encouragement pour le relèvement des forces. Mais, tous semblaient avoir perdu leur énergie. De jour en jour, les forces diminuaient ; il y avait insuffisance de l'action du cœur, léthargie cérébrale, puis un sentiment général de lassitude presque insurmontable.

Un seul homme jusqu'alors paraissait avoir résisté ; c'était le commandant en second, Lecointe, qui ne se plaignait jamais. Alerte, il faisait un travail des plus fatigants ; il faisait des observations qui le retenaient souvent au-dehors. Il maniait pendant plus d'une heure des instruments très délicats et le faisait dans des positions peu commodes, exposé au vent glacial. Plus d'une fois, il rentra à bord, les oreilles et les doigts gelés, les jambes engourdies, mais toujours de bonne humeur, ne semblant attacher aucune importance à ces misères humaines.

Malheureusement, le 12 juillet, il tomba malade tout à coup. Il ne se plaignait d'aucun mal ; il disait même qu'il se portait bien ; mais le docteur, en l'examinant, reconnut que les pulsations de son cœur étaient intermittentes.

Ça, c'était le premier signe de la débilité. Il ne mangeait plus et éprouvait des difficultés à dormir et à respirer : les jointures de

ses jambes étaient enflées, et le visage était d'une pâleur mortelle, symptômes alarmants pour les voyageurs des régions glaciales.

Le docteur Cook, qui donna toujours avec dévouement ses soins à tout l'équipage, a laissé dans son journal médical de bord des détails intéressants sur le traitement qu'il employait, et qui seront mis à profit dans l'avenir par les explorateurs.

Le 14 juillet, le docteur écrivait :

« Lecointe a perdu tout espoir de se relever, et il a dicté ses dernières volontés. Son cas me paraît désespéré, et je crains que des pronostics défavorables n'attaquent fort le moral de tous, car presque tout le monde s'alarme, et on vient me consulter en masse pour des maux imaginaires.

» Les plaintes diffèrent, mais la cause principale est la même chez tous. Nous languissons dans l'anémie particulière aux régions polaires, et que j'ai observée pour la première fois dans l'expédition arctique de Peary. Mais notre état paraît beaucoup plus sérieux.

» Pour combattre le mal, j'ai adopté ce que les matelots appellent le traitement de cuisson « Baking treatment ». Je trouve, en effet, que les médicaments rendent peu de service. Les drogues produisent souvent un soulagement temporaire, mais il n'y a pas à en espérer un effet radical. Le fer, l'arsenic et bien d'autres toniques salutaires dans nos pays, sont tout à fait inefficaces ici. Après de nombreuses expériences, j'ai donc abandonné les drogues comme remèdes de première importance. La viande fraîche, la chaleur artificielle, l'humeur gaie, un bon vêtement, et

le moins possible d'humidité, sont les conditions essentielles du traitement rationnel.

» Sans entrer dans des détails, le traitement à suivre est le suivant : aussitôt que le pouls devient irrégulier et s'élève à cent battements par minute, que les jointures des jambes enflent, le patient est dépouillé de ses vêtements et placé devant le feu, chaque jour, pendant une heure. Je proscris toute autre nourriture que le lait, la sauce de Cranberry, la viande fraîche, c'est-à-dire de la viande de manchot ou de phoque cuite dans la margarine.

» Le malade doit s'interdire tout ce qui peut accélérer la fonction du cœur. Son lit doit être séché tous les jours et ses vêtements appropriés à son genre d'occupation. Des purgatifs sont généralement nécessaires et les amers végétaux ainsi que les acides minéraux sont excellents.

» Pour régler le cœur, la strychnine est le seul remède qui m'ait rendu des services. Mais ce qui importe le plus, c'est de relever les espérances du malade et de faire renaître sa belle humeur. Car, dès qu'il s'afflige, il sent qu'il va mourir bientôt, et ma tâche la plus ardue est de combattre les ravages que le désespoir peut faire dans les esprits.

» Mes camarades, pour cela, sont mes meilleurs aides, car, sitôt qu'un de nous tombe malade, chacun considère comme son devoir de chercher à répandre la gaieté autour de lui et à le mettre en de bonnes dispositions d'esprit.

» Le premier sur qui j'ai essayé, d'une manière systématique, ce genre de traitement, c'est Lecointe. Auparavant, j'avais voulu y soumettre Danco, mais celui-ci ne pouvait souffrir la viande de manchot.

» En soumettant Lecointe au traitement, je lui ai déclaré que s'il voulait le suivre de point en point, j'étais sûr de sa guérison au bout d'une semaine. À la vérité, à ce moment, moi-même je n'avais pas cette confiance absolue dans mon système et me fiais plutôt à l'état sain des organes de Lecointe, à qui je jetais une perche de salut. Lecointe m'a répondu : « Je m'assoirai sur le poêle un mois durant et je mangerai du manchot pour le restant de mon séjour ici, si cela doit me faire du bien ! »

Il s'est assis devant le poêle deux heures par jour pendant un mois, et il a mangé volontiers des tranches de manchot jusqu'à la fin de son séjour dans les régions polaires. Au bout d'une semaine, il vaquait à ses occupations, et il est même redevenu l'un des hommes les plus solides de la Belgica.

« Si nous n'avions pas eu de viande fraîche à manger, ni du combustible pour nous chauffer, la mortalité, j'en suis sûr, nous eût réduits au bout d'un mois.

» La viande de manchot a sauvé, heureusement, plus d'une existence. »

Et le docteur, parlant du régime alimentaire, ajoutait ceci qui sera utile à savoir pour les futurs voyageurs des régions polaires : « Nous avions continué de prendre des vins légers à nos repas ; mais le vin agissant trop sur les fonctions du cœur et du foie, nous avons dû forcément en supprimer l'usage. »

On voit, par ces simples notes, par quelles souffrances physiques et morales en même temps ont dû passer les vaillants explorateurs.

Veut-on avoir quelques détails sur la manière de manger à bord de la Belgica durant l'hivernage, il faut s'adresser au journal médical de bord.

Le docteur s'était chargé de faire une enquête vers le milieu de mars, et voici ce que contenaient de curieux les notes qu'il écrivait alors : « … Je me suis donné la peine de faire une enquête à bord de la Belgica, pour connaître le motif de plainte, le plus sérieux et le plus grand désir de chacun. Le résultat de cette recherche peut certainement servir comme un exemple des singulières manifestations du caprice humain.

» Dans le carré, ce que l'on désire surtout, c'est d'avoir des nouvelles de chez soi… Nous avons tous décidé d'apporter nos articles à la rédaction d'un futur journal où nous ferons connaître nos aspirations. Ce journal portera le nom qui a déjà été donné par notre naturaliste : « Les vagabonds de la banquise. »

» À l'avant du navire, les hommes d'équipage sont moins sentimentaux et moins portés à la poésie. Ils désirent d'abord quelque chose de substantiel pour l'estomac : de la nourriture fraîche, c'est-à-dire des beefsteaks, des légumes et des fruits. C'est là leur principal souhait… Notre haine commune se concentra sur une classe d'hommes en particulier. Ce sont les inventeurs de diverses sortes de viandes et de mets conservés. Si nous pouvions attraper ici un de ces fabricants, il irait bientôt servir de pâture aux pétrels. Nous sommes tous à cet égard d'un accord touchant. « À bas les kjœdboller ! » est un cri auquel tout le monde fait chorus.

» Je dois pourtant déclarer que notre nourriture est très variée ; elle est de bonne qualité, et c'est peut-être là tout ce

qu'on peut désirer, étant données les circonstances. Mais les hommes séjournant dans des régions polaires, gagnent des goûts capricieux. Pour le déjeuner, nous avons des céréales, telles que la farine de blé, du tapioca d'avoine, de la bouillie de maïs ; nous avons aussi de bons biscuits frais, de la margarine, des confitures et du café ; notre provision de sucre est considérablement réduite, et nous n'avons presque plus de lait conservé, deux choses dont nous avons presque le plus besoin. Pour le dîner, nous avons des soupes de différentes sortes, de la viande et des légumes conservés, des pommes de terre et du macaroni ; pour dessert, du pudding aux fruits. Notre souper se compose de poisson, de fromage, de viande de conserve et parfois d'un certain mélange de macaroni, de nouilles et de pemmican.

» En somme, notre nourriture est assez variée pour que nous n'ayons pas à nous dégoûter d'un mets en particulier, par suite de son apparition trop fréquente sur la table. Cependant, il y a plusieurs articles à l'égard desquels quelques-uns d'entre nous manifestent une aversion très marquée : ce sont, en général, les aliments d'un goût fade, et les plus violemment détestés sont les kjœdboller et les fiskeboller. Il paraît que le premier est un mélange de bœuf pressé et de crème, et le second un mets composé de poisson et de crème.

» C'est cette disposition d'esprit qui nous a fait essayer de manger du manchot. Les recommandations plutôt douteuses dont la chair de cet animal a été l'objet de la part d'autres explorateurs, nous avaient d'abord fait y renoncer ; mais, à présent, histoire de changer, nous mangerions volontiers de n'importe quoi. Pendant quelque temps, plusieurs d'entre nous ont insisté pour qu'on collectionnât et mît de côté autant de manchots que

possible, et cela aussi bien pour avoir leur peau que pour nous approvisionner de viande fraîche. Nous avons goûté de cette chair plusieurs fois, et nous paraissons nous y habituer à la longue. Le premier essai fut aussi très amusant : on en prenait de petits morceaux qu'on goûtait et qu'on mangeait lentement. À parler franc, personne ne raffole des beefsteaks de manchot ; néanmoins, nous en avons fait une certaine provision. Il est assez difficile de décrire le goût et l'apparence de la chair de cet oiseau, et nous n'avons absolument aucune viande à laquelle nous puissions la comparer. Le manchot, en tant qu'animal, semble être, en égale proportion, mammifère, poisson et volatile.

» S'il est possible de concevoir le goût qu'aurait un amalgame composé d'une tranche de bœuf, d'un morceau de morue, d'une carcasse de canard, le tout cuit dans une marmite avec, pour sauce, du sang et de l'huile de foie de morue, la représentation sera complète ! »

Un jour de fin juillet, que les savants de l'expédition étaient partis en exploration avec leur tente par une température de 30 degrés au-dessous de zéro, il leur arriva une mésaventure curieuse pour leur repas.

La préparation de ce repas leur prit beaucoup de temps, près de six heures ! Tout ce qui renfermait un peu d'eau était gelé, dur comme de la pierre, et pour réchauffer cela, comme d'ailleurs pour chauffer n'importe quelle sorte d'aliment, l'appareil Jackson, le seul réchaud que les explorateurs avaient emporté, était vraiment inefficace, tout en brûlant une quantité incroyable d'alcool.

Il ne fallut pas moins de deux heures pour confectionner une sorte de soupe, qui reçut le nom charmant de soupe de bonne femme, une véritable mixture où il y avait du poil de renne, de la graisse de manchot et d'autres matières odorantes. La soupe était ratée, mais peut-être pas autant que le chocolat qui fut préparé ensuite !

On fit ce chocolat dans un pot qui avait servi à faire cuire de la viande de pingouin et qui contenait, en plus du chocolat, du lait et du sucre, beaucoup de beurre, de l'huile de manchot, du sang et des crins de viande, un restant de la soupe de bonne femme, et, en plus, pour corser le mélange, des poils de renne.

Lecointe, le lieutenant qui eut le grand honneur d'avoir le privilège de goûter la première tasse de cette rinçure, eut, pour sa part, presque toute l'huile qui naturellement plus légère surnagea. Il cria qu'on avait voulu l'empoisonner. Mais les autres, qui étaient paraît-il moins délicats, goûtaient au breuvage dont toute l'huile était partie, et, par esprit de contradiction, déclarèrent hautement qu'il était très bon et très nourrissant.

Le pauvre lieutenant, bafoué, ne souffla mot et se contenta de biscuit.

L'hivernage de la Belgica devait prendre fin en février. On fut obligé de dégager le navire en creusant un canal dans la glace qui avait de six à sept pieds de profondeur.

Ce fut un travail gigantesque. On enlevait les couches supérieures de glace et de neige au moyen de bêches, de piques et d'instruments spéciaux jusqu'à une profondeur de un à deux pieds.

Il restait alors trois à quatre pieds de glace à couper à la scie. À cela, officiers et marins, seize hommes en tout, travaillaient côte à côte, huit heures par jour comme des journaliers, et « jamais hommes ne travaillèrent plus durement ni plus consciencieusement ».

Il n'y eut d'exception que pour le cuisinier, qui travaillait vingt heures par jour à remplir, en plus de la tâche commune, les fonctions de mousse et d'intendant. Le commandant de Gerlache, le lieutenant, le premier officier, le naturaliste, le docteur, le météorologue, étaient avec les marins et occupés au même labeur qu'eux.

Enfin, le 14 février, au matin, le vent ayant changé, le bon vieux navire coupa la glace qui l'avait tenu emprisonné pendant près d'un an, et la Belgica marcha vers le nord.

Enfin, on arriva en vue de la mer libre ; les explorateurs sortirent de la banquise par 70° 45' de latitude sud et se dirigèrent vers le cap Horn.

Le 28 mars 1899, au matin, la Belgica entra dans le port de Punta Arenas.

Les premières personnes qu'ils virent, des femmes, des jeunes filles, des enfants, se sauvèrent en les regardant. Ils eurent là la preuve de leur hideur, et, arrivés à l'hôtel de la ville, ils se rendirent vite dans leurs chambres.

« Nous nous étions retirés alors dans nos chambres, a raconté plus tard un des membres de l'expédition ; nous nous étions mis à nous examiner dans les miroirs, à l'effet de savoir les raisons pour lesquelles les mères appelaient à elles leurs enfants, et les

filles s'enfuyaient quand nous passions dans les rues. En vérité, nous présentions de curieuses physionomies. Nos traits étaient tirés et nos visages avaient un ton un peu plus pâle que les vieux cuivres ; nos peaux étaient sèches comme des râpes à noix de muscade ; nos cheveux étaient longs, raides, striés de mèches blanches, quoique le plus âgé de nous n'eût pas trente-cinq ans. Quant à nos vêtements, ils étaient en bon état, mais d'un aspect bizarre. Ainsi pour rapiécer nos vestes et nos pantalons, nous avions dû employer des morceaux de cuir, des bouts de canevas et jusqu'à des morceaux de tapis ! Et nous étions tous si accoutumés à cet état de choses que nous ne nous trouvions pas drôles. Il nous avait suffi de voir des enfants et des jeunes filles se sauver pour que notre vanité endormie se réveillât. Nous fîmes alors venir le barbier qui nous fit de nouvelles têtes et le tailleur qui nous endossa des vêtements à la dernière mode… puis, quand le garçon vînt nous dire que le dîner était servi, nous ne le lui fîmes pas répéter, et nous le suivîmes tous rapidement ! »

Àla fin de son journal de bord, le commandant a écrit ces lignes : « Il me reste un devoir à accomplir. Je tiens à exprimer la gratitude profonde que m'inspirent l'abnégation, le zèle et le dévouement absolu et sans bornes avec lesquels mes compagnons ont secondé mes efforts. C'est grâce à leur désintéressement que l'Expédition antarctique belge a pu se faire dans des conditions si modestes, si précaires, dirai-je même. C'est grâce à leur concours éclairé qu'elle a obtenu les résultats scientifiques, qui seront bientôt mis en valeur dans une publication spéciale communiquées à l'Académie des sciences.

» Et ma reconnaissance émue va toute entière à Danco et à Wiencke, à ces braves que je n'ai pas eu le bonheur de ramener,

— comme elle se reporte également sur mes officiers, mes mécaniciens et mes matelots, dont jamais le dévouement n'a failli. »

L'expédition de la Belgica a donné de bons résultats, et les savants qui en faisaient partie ont certes rendu de grands services à la science.

Ils ont rapporté de précieuses notes et des documents scientifiques importants.

Ainsi dans la Terre de Feu, ils ont eu l'occasion d'étudier aussi près que possible une tribu primitive peu connue, celle des Onas et aussi l'histoire de deux tribus américaines disparues.

Le naturaliste Émile Racovitza et le géologue Henryk Arctowski ont recueilli des échantillons d'un prix inestimable.

L'Océan a été sondé entre le point terminus de l'Amérique méridionale et la terre antarctique.

Dans les nouvelles régions du sud du cap Horn, les explorateurs ont découvert beaucoup d'îles et ont côtoyé pendant plusieurs milles une grande contrée inconnue.

Puis, ils ont découvert un vaste banc sous-marin, collectionné des squelettes et des peaux appartenant à une faune curieuse, certainement presque inconnue auparavant.

Le naturaliste Racovitza est revenu avec des centaines de flacons, contenant des types de créatures bizarres conservés dans l'alcool, et des notes relatant, pour la première fois, la biologie de la faune antarctique.

Le commandant Lecointe a exécuté le lever hydrographique du nouveau détroit de Gerlache et tracé la carte du parcours du

navire.

Il a fait une série de laborieuses observations astronomiques et magnétiques de grande valeur, pour les déductions au compas sur l'hémisphère austral.

Le géologue Arctowski a, de son côté, rapporté un relevé des observations météorologiques prises, heure par heure, nuit et jour, durant une année. Ceci constitue un document des plus précieux, car on ne connaissait pas grand-chose sur le climat des mois de l'été antarctique.

Le même savant a aussi recueilli des notes intéressantes sur une remarquable étude océanographique, et on peut dire que l'examen fait par tout le personnel scientifique de l'expédition servira de base à tout le travail qui s'effectuera dans cette région.

8

En 1901, le célèbre voyageur Otto Nordenskjöld à la tête d'une petite troupe d'explorateurs, se dirigeait à son tour vers les latitudes méridionales.

Par une froide matinée d'automne, chargé de missions scientifiques, il quittait les côtes brumeuses de la Suède sur le navire l'Antarctic.

« Ce n'était pas, disait-il, en partant, à ceux qui venaient lui serrer la main, pour aller chercher la chaleur et le soleil qu'il quittait ainsi volontairement sa patrie, mais pour aller voir le grand désert blanc qui enveloppe le Pôle Sud, pour aller explorer

le grand inconnu antarctique, le dernier grand espace de notre planète qui soit demeuré mystérieux. »

La traversée devait être assez longue : les jours de mer succédaient aux jours de mer.

Après avoir quitté la Terre de Feu, cette pointe extrême de l'Amérique, l'Antarctic fit une contre relâche aux îles Shetland pour reprendre la marche vers le sud.

Une terre toute couverte de neige ne devait pas tarder à apparaître. C'était la Terre Louis-Philippe découverte par l'amiral Dumont d'Urville.

Après avoir exploré le Canal d'Orléans, Nordenskjöld donnait l'ordre de poursuivre la route vers les régions plus au sud, où il désirait faire de nouvelles découvertes ou tout au moins de curieuses explorations.

« Le 15 janvier, a-t-il dit plus tard, fut un jour mémorable dans l'histoire de l'expédition !

» Le matin nous nous engagions dans un large détroit ouvert entre l'île de Joinville et le continent. C'était une grande porte vers l'inconnu du sud. À cette passe, j'ai donné le nom de l'Antarctic, notre cher navire, qui fut plus tard englouti à quelques milles de là dans le sud-ouest. »

Sur la rive ouest de cette passe, le voyageur notait une plaine dépouillée de neige qui se trouvait sur le bord de la mer et qui pouvait servir à l'établissement d'une station d'hiver. Il inscrivait cette terre dans son journal de bord sous le nom de Vallée du Dépôt, pour le cas où il serait obligé d'y installer un jour, « une cache ».

La cache mérite bien son nom. C'est un endroit, désigné pour les voyageurs des régions glacées, où ils déposent en cachette des approvisionnements qu'ils peuvent retrouver à leur retour, en cas de perte de leur navire ou de leurs provisions.

Plus d'un voyageur, perdu dans les glaces, a été fort heureux de retrouver une de ces caches qui ont sauvé de la famine lui et les siens.

La cache est une précaution utile. Elle renferme du charbon et des vivres en certaine quantité ; elle est une sauvegarde en cas de mauvais jours.

Poursuivant ensuite sa route vers l'est, le voyageur arriva devant la petite île Paulet, qui n'est autre chose qu'un volcan éteint. Il y avait donc un volcan là où maintenant il y a tant de glaces !

Les matelots y débarquèrent au milieu d'une foule compacte de manchots ou pingouins.

C'est d'après les voyageurs de cette région l'île qui renferme la plus nombreuse colonie d'oiseaux qu'on n'ait jamais vue. On y trouve des centaines de mille de pingouins. Sur la grève, des bandes de phoques, dormant au soleil, joignaient leur note pittoresque.

Le navire l'Antarctic, continuant sa route après un court arrêt, ne devait pas tarder à arriver à l'île Seymour.

On était au mois de février 1902, et les voyageurs n'allaient pas tarder à se trouver captifs au milieu de l'infranchissable amas de glaces australes.

Àl'arrivée à l'île Seymour, l'expédition devait se partager en trois escadres, afin de faciliter les recherches et les explorations.

Parlant du jour où les voyageurs se séparaient, Nordenskjöld a dit : « Ce jour-là, je ne me doutais guère quel rôle ces trois localités : la Vallée du Dépôt, l'île Paulet et l'île Seymour devaient jouer dans l'histoire de l'expédition.

» Sur ces trois points, notre troupe devait se trouver partagée, et chaque escouade mise de longs mois dans l'ignorance absolue du sort des autres. »

Le chef de l'expédition, séparé du reste de ses compagnons, était resté avec cinq d'entre eux sur l'île de Snow Hill, prolongement de l'île Seymour où il devait s'établir.

Il avait, à regret, laissé s'échapper son cher navire l'Antarctic, qu'il ne devait plus revoir, et il allait rester une année entière sans revoir non plus, d'ailleurs, ses compagnons, qu'il croyait perdus et qui eux-mêmes craignaient pour son sort.

L'hiver fut absolument épouvantable ; il y eut d'effroyables ouragans, des tempêtes de neige aveuglante et un froid terrible.

« Le climat de cette région, a écrit le voyageur, est, à coup sûr, un des plus désagréables de la terre ! »

Nordenskjöld profita du commencement du printemps pour partir en excursion vers le sud avec deux de ses compagnons. Ils explorèrent les régions voisines, poursuivirent des recherches scientifiques et étudièrent la rare flore et la rare faune de la contrée.

Il revint avec ses compagnons au commencement de novembre 1902, espérant qu'il ne tarderait pas à voir la débâcle des glaces et que son cher navire l'Antarctic viendrait le prendre avec les voyageurs qu'il avait volontairement abandonnés.

Hélas ! rien ne devait venir ; les jours et les nuits allaient se passer au milieu d'une vaine attente, tristement émouvante.

La banquise, la grande banquise, que les voyageurs aiment tant voir se briser, se désagréger, devait rester immobile.

« Au début, a dit le voyageur, cette situation ne nous inspira aucune crainte ; mais, peu à peu, il devint évident que notre détention se prolongerait au-delà du terme prévu.

» Cette perspective n'était pas précisément gaie ; mais ce n'était pas le moment de perdre du temps en vaines rêveries. Nos approvisionnements tiraient vers la fin ; avant tout il fallait nous procurer les vivres et le combustible pour un second hivernage. »

Pour braver les intempéries d'un climat aussi rigoureux et qui ne pardonne pas, il faut adopter un costume plus pratique que gracieux. L'élégance est mise de côté : le voyageur et ses compagnons durent se vêtir d'un costume composé de fourrures et de peaux de phoques, portées le poil en dessous.

Le phoque est un animal des plus précieux pour les voyageurs des pays avoisinant les pôles.

On sait que le phoque est un mammifère pinnipède.

Les phoques ont des mœurs curieuses ; ils émigrent par troupes ; ils nagent avec rapidité, ils sont bons plongeurs ; mais, en revanche, leur marche est très embarrassée sur terre ; ils ont

l'ouïe et l'odorat très développés ; leur cri est un aboiement rauque ; ils s'apprivoisent facilement.

Une espèce spéciale vit dans le Grand Océan et dans l'Océan Glacial : c'est le phoque barbu. Il est de grande taille et atteint jusqu'à trois mètres de long ; il vit sur les côtes désertes, s'éloigne peu de terre ; nage et plonge très bien ; se meut dans l'eau avec souplesse et agilité, mais ne peut rester submergé plus de cinq à six minutes.

C'est un animal précieux en ces terres désolées, car il fournit aux voyageurs assez téméraires pour se rendre en ces parages le vêtement, le combustible et la viande !

La chasse aux phoques est une nécessité absolue ; il faut faire le guet, pour essayer de le prendre, ce qui n'a rien de bien réjouissant par une température glaciale.

Aussitôt un phoque capturé et tué, on le laisse jusqu'à ce que la gelée ait solidifié ses dépouilles en bloc. On le découpe alors, on retire la peau et les poils qui servent de vêtements précieux ; la chair se découpe en fragments pour la nourriture des hommes et des chiens, et la graisse sert de combustible.

« Nous jetions dans le poêle, graisse, peau et poils tout à la fois, a raconté Nordenskjöld ; un phoque fournissait le chauffage pendant une semaine, et, grâce à ce procédé, nous avions dans la cabane une température de 10 à 15 degrés au-dessus de zéro. Ce combustible présentait de tels avantages, que jamais plus nous n'employâmes de charbon de terre. »

« Les phoques nous fournirent également de la viande, mais elle fut principalement employée à la nourriture des chiens ; pour

nous-mêmes, nous préférions les manchots. »

C'est à l'île Seymour que Nordenskjöld devait aller chercher les pingouins en compagnie du médecin de l'expédition, le docteur Ekelöf, et de l'un des matelots nommé Jonassen, habile à cette chasse d'ailleurs assez facile.

Mais, avant de quitter la station de Snow Hill (c'est ainsi que l'explorateur avait nommé l'endroit de l'hivernage), les voyageurs durent attendre quelques jours pendant lesquels ils durent travailler avec ardeur à porter canot et bagages à travers des flasques adhérentes au rivage, la banquise étant restée fixe.

« Enfin, le canot est à la mer, écrivait le voyageur dans ses notes journalières ; il glisse tantôt entre d'énormes icebergs qui, à travers le brouillard, prennent l'aspect de châteaux fantastiques, tantôt à travers l'eau libre, tantôt à travers une bouillie glaciaire si dense qu'on a l'impression de ramer dans une mer de goudron. Parfois ce chenal devient si étroit que l'on doit travailler à l'élargir, en repoussant les blocs avec les rames et les gaffes.

» Partout c'est un grouillement de pingouins. Dans cet élément, qui est pourtant le leur, ces êtres singuliers ne font guère l'effet d'oiseaux : comme des poissons, ils nagent, en effet, entre deux eaux, sur de longues distances à la queue leu leu ; puis, subitement, ils font saillir leurs corps difformes au-dessus de la surface. De loin, on a l'impression d'apercevoir le fameux serpent de mer. »

On se livre sur les manchots plutôt à des massacres qu'à des chasses.

Ces oiseaux, qui, avec les phoques, fournissent aux voyageurs les moyens de soutenir la lutte pour la vie dans cet effrayant désert glacé, ont des mœurs bien curieuses. Ils ont plutôt l'aspect de nains avec leur station droite et leur queue traînante que d'oiseaux véritables.

Ils ne voient pas souvent de représentants de l'espèce humaine ; aussi se laissent-ils approcher sans défiance. Ils ne se sauvent qui si on les effraie ou si on les provoque.

Écoutons ce que raconte un savant, un hardi explorateur :

« L'hiver, dit-il, les manchots émigrent vers le nord et au printemps, avant la débâcle, reviennent au sud, traversant la nappe de glace en longues colonnes, pour nicher sur les terres antarctiques. Très simples leurs nids : quelques pierres assemblées, et, dans ce simple abri, à tour de rôle, plusieurs couples viennent couver et élever leurs petits.

» Lorsqu'une troupe considérable de ces manchots débarque sur une terre, les derniers arrivants ont naturellement beaucoup de peine à trouver les quelques cailloux dont ils ont besoin pour leurs nids ; aussi bien, les vols de ces matériaux de construction sont-ils fréquents. Un malfaiteur est-il découvert, aussitôt une bataille éclate. Les deux adversaires se précipitent l'un sur l'autre, se lardent de coups de bec et se frappent de leurs ailes. »

Voulant avoir de la viande fraîche, Nordenskjöld, le docteur et le matelot firent un grand carnage parmi les nombreuses troupes de pingouins, qui allaient ainsi fournir involontairement des réserves de viande fraîche.

La nuit même de cette expédition, une tempête épouvantable de neige se déchaîna. C'était un bonheur pour les exilés de la banquise, car ils espéraient que cela briserait, disloquerait la terrible muraille de glace.

Le lendemain, Nordenskjöld voulut voir si la banquise était disloquée, et il se rendit vers la pointe la plus haute de l'île.

« L'île Seymour, nous a-t-il dit, est peut-être la portion la plus intéressante de tout l'Antarctique. Cette terre n'est, en effet, qu'un énorme entassement de fossiles, surtout de vestiges d'animaux marins, souvent admirablement conservés, de souches d'arbres silicifiés et d'empreintes de plantes. La découverte de ces débris végétaux prouve que ces déserts glacés, aujourd'hui les plus effroyables de la terre, ont été, à une époque antérieure, recouverts d'une magnifique végétation. »

Cette appréciation du célèbre voyageur est, d'ailleurs, confirmée depuis longtemps, pour d'autres régions par d'illustres savants.

On sait, par exemple, qu'on a retrouvé dans la Sibérie — si froide aujourd'hui — des restes, des vestiges d'animaux ne pouvant vivre que dans des climats chauds ou tempérés.

On y a retrouvé aussi des traces de végétaux gigantesques comparés à ceux de nos jours et qui n'auraient pu y croître si la température avait été identique à celle d'aujourd'hui.

Comme on le voit, il en a été de même pour les régions avoisinant les pôles où vivaient alors, en ces siècles reculés, des animaux inconnus de nos jours.

Mais, revenons à nos voyageurs. Ils virent que la banquise avait été effectivement disloquée par la tempête, mais que celle-ci ne l'avait pas entraînée plus au nord, ce qui aurait permis à un navire d'arriver jusqu'aux explorateurs.

La nuit suivante, il y eut encore une violente tempête.

Puis, ce furent des accalmies remplacées par des tempêtes et réciproquement, ce qui ne changeait guère la situation.

Le chef de l'expédition et ses compagnons étaient obligés de se contenter d'espérances, de faire la chasse aux manchots, d'escalader les montagnes de glace pour explorer l'horizon et de faire des promenades de nuit au bord de l'océan.

« Singulières ces promenades, a dit l'éminent voyageur. La pleine lune jette un rayonnement intermittent dans le défilé des nuages, un jour glabre coupé d'ombres, et, dans cette étrange lumière, apparaissaient d'étranges silhouettes : toujours les pingouins.

» Réveillés par nos passages, ils nous regardent d'un air étonné sans se départir du calme habituel ; tantôt, au contraire, ils se mettent sur la défensive, croyant à l'imminence d'une attaque. »

Le 10 février, l'espoir semble renaître au cœur des voyageurs, car les glaces se sont retirées très loin, dans le nord. Ils comptent sur la délivrance et, pensant apercevoir l'arrivée de leur cher navire l'Antarctic, ils ne cessent de voyager sur les côtes de l'île.

Hélas ! le cher navire, si impatiemment attendu, ne devait plus jamais reparaître !

Voici ce que nous trouvons, à la date du 12 février, dans le journal de bord du commandant.

« Quel été froid et venteux ! à grand peine nous avons réussi à abattre les cinquante pingouins dont nous avions encore besoin pour compléter notre approvisionnement. Nos vivres sont presque épuisés, et nous avons attaqué le dépôt installé lors du premier passage de l'Antarctic à Snow Hill.

» Cette « cache » nous réserve la plus agréable surprise. Autour d'un paquet de thé, nous trouvons un vieux journal allemand.

» Ce fragment de papier imprimé, nous le saluons comme un message du monde civilisé. Avec joie, nous le dévorons, depuis le titre jusqu'aux annonces ; même Jonassen, notre matelot, considère avec intérêt ces caractères dont il ne comprend pas un seul mot.

» La tempête rugit d'heure en heure ; elle augmente, et c'est avec la plus grande peine que je parviens à l'observatoire. »

. . . . . .

Mais ce brave Nordenskjöld avait beau s'ingénier pour essayer de voir arriver l'Antarctic, l'Antarctic n'arrivait pas, et pour cause, car il n'existait plus !

Pendant que, du haut de son observatoire, Nordenskjöld attendait fébrilement son navire, un drame terrible se déroulait à 70 kilomètres de là.

L'Antarctic sombrait, éventré par les glaces, au milieu d'une effroyable débâcle.

Et ce fut terrible pour la petite troupe composée des treize hommes qui avaient suivi le navire.

Pendant que le commandant se désespère à Snow Hill, attendant son navire et craignant de demeurer pour toujours sur l'île désolée, les gens de l'Antarctic passent par de bien dures épreuves.

Là, où ils se trouvent, souffle un vent terrible qui renverse tout ; les glaces se brisent, se heurtent avec violence, s'amoncellent, coupant la route que les hommes sont obligés de se faire à coups de hache.

Àchaque instant, ils traversent l'eau dans les embarcations, la banquise ayant laissé de vastes clairières, puis ils retirent de l'eau ces embarcations, de peur qu'elles ne soient, elles aussi, brisées entre les glaçons qui s'entrechoquent.

Puis, comme si ce n'était pas encore assez de tous ces ennemis, ne voilà-t-il pas qu'ils sont obligés de déplorer la perte de bagages et objets précieux !

Le transport des bagages avait dû naturellement se faire en plusieurs voyages, et cela rapidement à cause de la tempête.

Lorsqu'une partie du matériel et des approvisionnements avait été transportée à une certaine distance, les hommes revenaient vite chercher le reste ; mais, hélas ! ils ne trouvaient plus rien ! Les approvisionnements avaient disparu probablement entre des blocs de glace, qui s'étaient subitement resserrés et soudés.

On chercha vainement, rien ne fut retrouvé.

L'obscurité était grande, et ce ne fut qu'après de longues heures d'angoisse, après des recherches sur la banquise, que les hommes de l'Antarctic se trouvèrent réunis, hélas ! avec de bien petites épaves du désastre.

Les objets les plus précieux avaient été perdus.

Perdus les skis, qui auraient été si utiles pour lutter de vitesse !

Perdue la provision de sel !

Perdus les sacs de thé réconfortant !

Perdues les rares et succulentes conserves !

Les malheureux purent enfin débarquer à l'île Paulet le 28 février seulement, et dans quelle situation !

Il fallut qu'ils se refissent un approvisionnement de viande et de combustible. Heureusement qu'il y avait encore des pingouins et des phoques.

Sous ce climat atroce, meurtrier, un abri était indispensable. Ils en firent un.

« Dans cette hutte, a raconté un témoin, les sacs de couchage furent disposés en deux rangées parallèles ; la tempête soufflait, et le froid était si intense que les naufragés étaient obligés de demeurer blottis dans leurs sacs ; le temps devenait-il doux, le sol de la hutte, ramolli par le dégel, devenait un bourbier nauséabond.

» Heureusement qu'un secours allait venir bientôt. Un navire, l'Uruguay, cherchant la mission française du docteur Charcot,

dont on n'avait pas de nouvelles, devait retrouver Nordenskjöld et ses compagnons. »

Nordenskjöld, délivré par l'Uruguay, a raconté ainsi, à son retour, le sauvetage de ses compagnons.

« … Cependant, dans la nuit claire, la canonnière argentine, l'Uruguay, avançait au secours des pauvres naufragés.

» … J'étais sur le pont, contemplant le panorama, un des plus désolés que l'on pût voir. Nous approchons de terre, la hutte dans laquelle sont blottis les naufragés, mes anciens et chers compagnons, devient visible ; puis, tout à coup, le calme du grand désert de glace est déchiré par le hurlement de la sirène de l'Uruguay. Nos camarades sortent tout effarés de leur tanière.

» Trois heures plus tard, nous nous trouvions tous réunis, heureux, contents, sur le pont du navire. »

C'était la fin des angoisses, la fin d'une étrange existence ; c'était la délivrance !

Au cours de leurs recherches, Nordenskjöld et les savants de son expédition, découvrirent sur la terre de Graham des débris fossilisés d'animaux et de plantes qui paraissaient devoir venir de grands animaux, éléphants et baleines ou de plantes de grandes dimensions ; ce qui prouve qu'en des siècles reculés, il y avait là une faune et une flore tout autres que celles de nos jours.

Dans les terres, ont été découvertes des coquilles de mollusques, recouvertes plus ou moins d'une enveloppe sablonneuse.

Ceci semble indiquer que les rivages et les îles de ces contrées élèvent peu à peu leur niveau depuis une période géologique rela-

tivement récente.

D'ailleurs, les habitants de l'extrême sud de l'Amérique pensent également que les fondrières et les déserts empiètent journellement sur les forêts : des lierres serpentent encore en dehors de la limite septentrionale des bois, mais les voyageurs ne rencontrent plus aucun arbre forestier, vieux ou jeune, sur ce même espace.

Des faits semblables ont été observés tout à l'opposé du globe, en Norvège.

« Je fus frappé, a écrit le célèbre botaniste W. Hooker, de trouver la preuve de l'existence antérieure de grands arbres à Hammerfest, où il ne pousse que quelques bouleaux rabougris. Des troncs d'arbres morts, appartenant à la même espèce et d'une dimension considérable, sont encore debout ; leurs branches encore chargées de menues brindilles et leur écorce encore bien intacte indiquent qu'ils appartiennent au genre hatula, et tendraient à faire supposer que leur destruction est de date récente. Mais l'air de Hammerfest possède une propriété particulière contre la décomposition ; de sorte que ces restes d'arbres peuvent très bien exister depuis des siècles, car de mémoire d'homme on n'y a vu croître des arbres d'une telle dimension bien que la tradition rapporte qu'autrefois la terre de Hammerfest était couverte de sapins d'une grande beauté. »

Du reste, la lecture des voyages de Parry nous a appris que le hardi navigateur, avait constaté, au fond de la baie Repulse, la présence d'un squelette énorme de baleine, sur un plateau de plus de cent pieds au-dessus du niveau de la mer.

D'après les récents voyages de Gerlache, de Scott, de Charcot, on ne peut séparer l'histoire de ces débris fossilisés d'animaux et de plantes, de celle du mammouth dont les restes sont dispersés en Asie et en Amérique.

On sait fort bien maintenant que ce pachyderme était pourvu d'une fourrure, et que les plantes qui lui servaient de nourriture ont leurs analogues actuels dans le nord de la Sibérie et le sud extrême de l'Amérique.

9

En 1903, le docteur Jean Charcot partait à la tête d'une expédition française pour se diriger vers le Pôle Sud.

Le docteur Jean Charcot est le fils du célèbre docteur Charcot de la Salpêtrière, auteur de si beaux travaux et découvertes si intéressantes sur les affections nerveuses.

Le docteur Jean Charcot, par une pensée touchante, avait baptisé son navire le Français. Il devait faire une admirable exploration des contrées antarctiques.

Nulle phrase n'est capable d'exprimer l'émotion que provoqua la merveilleuse odyssée du Français. Comment décrire, dans ses grandes lignes, le voyage des hardis navigateurs, leurs travaux, leurs peines, les dangers sans nombre qu'ils coururent, les luttes acharnées qu'ils soutinrent contre les éléments pendant deux longues années ! Comment redire les longs mois d'efforts continuels vécus par tous ceux qui ont participé à cette expédition, dont les résultats sont si appréciables pour la science !

L'expédition du docteur Jean Charcot, fut un triomphal voyage au Pôle Sud.

Si elle a si bien réussi, il faut dire que cela est dû beaucoup à ce qu'elle a été fort bien préparée.

Le beau succès obtenu par Nansen, avait été dû aussi à la méthode qu'il avait suivie pour organiser son voyage.

Il en est d'une exploration polaire comme de la guerre ; la science des préparatifs y est un fort grand appoint.

« Or, a dit le docteur Jean Charcot, une expédition polaire est une véritable guerre que l'on doit livrer à la nature, dont les forces en ces régions sont immenses et en grande partie inconnues.

» Aussi personne ne s'étonnera de me voir poser comme principe, que les conditions du succès d'une expédition comme celle que nous avons entreprise, résident, pour les trois quarts, dans les soins que l'on a apportés à la préparer. »

Le docteur Jean Charcot a déclaré lui-même, que si son expédition antarctique est revenue à bon port, sans avoir rien perdu, ni en hommes, ni en matériel, c'était grâce aux soins des plus minutieux que le docteur et ses dévoués collaborateurs avaient mis à la préparer.

Jean Charcot avait résolu tout d'abord de se fixer un itinéraire, de ne pas se rendre dans les régions du Pôle Sud sans savoir au juste où, et non dans le seul but de dépasser de quelques minutes de degré le point où avaient atteint ses devanciers.

Le docteur Jean Charcot s'était choisi une région limitée du continent antarctique, afin d'y faire toutes les observations scientifiques possibles et en même temps utiles.

Son but avait été d'explorer la côte nord-ouest de l'archipel Palmer, d'étudier l'entrée sud-ouest du détroit de Gerlache, de trouver un point d'hivernage, de faire au printemps des excursions afin d'élucider la question du détroit de Bismarck et de reconnaître la côte sud-ouest de la Terre de Graham.

Voilà donc, selon le docteur Charcot, quel est le premier point à établir pour une expédition polaire : celui de se tracer un plan, de savoir où l'on veut aller et ce qu'on désire y faire.

Le second point, c'est de trouver de l'argent, car il faut de l'argent, beaucoup d'argent, pour de tels voyages. L'explorateur doit se faire quêteur tout d'abord.

Le troisième point, c'est de trouver un navire et de le choisir avec un très grand soin, car on peut dire que c'est de lui que dépend le succès d'une expédition.

Il doit pouvoir être à la fois un instrument sérieux d'action et un refuge ; il ne doit donc pas être un navire ordinaire.

La pression des glaces est terrible, on le sait ; aussi le navire choisi doit-il être d'une solidité à toute épreuve ; il doit être construit en bois, et non en fer ; car, en fer, il ne serait pas habitable par les grands froids. Il doit aussi pouvoir manœuvrer facilement entre les glaciers, et par conséquent être assez court ; mais, en même temps, ses cales doivent être assez grandes pour contenir de vastes approvisionnements.

On voit les qualités qui sont nécessaires ; car, bien avant même d'arriver près du pôle, il y a de nombreux dangers à courir, ne serait-ce que dans les mers, au sud du cap Horn, qui sont peut-être les plus terribles de l'univers ; celles où l'on a le plus d'accidents à redouter.

Généralement, ces navires, destinés aux voyages dans les régions polaires, sont construits en Norvège ou en Angleterre.

Ce sont des baleiniers spécialement gréés pour la pêche, et dans lesquels on n'a qu'à faire les aménagements intérieurs.

Le docteur Charcot dérogea à l'habitude acquise ; il fit construire son navire le Français, en France, par un constructeur de Saint-Malo, M. Gauthier.

Aussitôt le choix du navire arrêté, il faut s'occuper des hommes de l'équipage. Il faut qu'ils soient robustes, car il y a bien des dangers à courir.

Ce furent des Français qui s'enrôlèrent pour cette expédition.

« Durant de nombreux voyages antérieurs, nous a dit le docteur Charcot, par l'intermédiaire de mon fidèle maître d'équipage Ernest Cholet, qui, depuis quinze ans est à mon service, j'avais groupé nombre de matelots qui, chaque année, naviguaient avec moi. Ces hommes revinrent au grand complet, et j'eus rapidement mes quatorze hommes d'équipage : patron, quartier-maître, mécanicien, chauffeur, matelots.

» On a dit, souvent à tort, a ajouté le docteur Jean Charcot, que les matelots français étaient impropres aux expéditions polaires. C'est là une très grande erreur, et mon voyage en est la preuve : mon équipage était français.

» Je suis convaincu maintenant qu'avec un certain nombre de préceptes hygiéniques, des précautions physiques et morales préventives, les marins de Bretagne et de Normandie sont capables d'aller jusqu'au bout du monde.

» Je dois ajouter, disait encore le docteur Charcot, que tous ces braves gens partirent avec la solde ordinaire et qu'ils allèrent gaillardement risquer leur vie, alors, que pour le même prix, ils pouvaient faire le cabotage ou se prélasser dans le doux « farniente » du Yachting de Dinard ou de Trouville.

» Je dois dire encore que cette hardiesse désintéressée est presque générale chez nos braves matelots ; la mer est une grande dresseuse d'hommes ; on y apprend à faire son devoir tout simplement et sans phrases ; dans les cerveaux les plus obscurs, elle met ce grain d'idéal qui est nécessaire à l'homme pour accomplir de grandes choses ! »

Après le choix du navire et le recrutement des hommes, il faut s'occuper du matériel immense, nécessaire pour un long séjour éloigné de tout autre pays habité, et, par suite, de tout centre de ravitaillement.

« Il faut faire grand et bien, et avoir soin de ne pas suivre les errements de ceux qui nous ont précédés dans les régions polaires. Il faut, avant de s'embarquer, voir ce qu'ils ont fait, comment ils ont réussi ou comment ils ont échoué. Il faut consulter les notes, écrits, récits, journaux des savants qui ont fait partie d'expéditions précédentes. »

L'alimentation a une importance considérable, car on ne peut pas se contenter de chair de phoques ou de pingouins, qui ne sont qu'un pis-aller.

Voyant le défaut des ressources des expéditions antérieures, le docteur Jean Charcot résolut de faire grand, et fit confectionner, par une importante maison française de produits alimentaires, une provision abondante de plats tout préparés et en conserve.

Il s'arrangea pour avoir suffisamment de quoi nourrir un équipage de vingt personnes pendant deux années au moins.

Voyons la nomenclature des commandes faites. Voici d'abord les conserves de viande en boîtes qui furent embarquées sur le Français : en tête, le bœuf bouilli dont il y avait 556 grandes boîtes ; puis venaient 55 boîtes de rosbif, 154 boîtes de bœuf mode, 47 boîtes de beefsteaks, et 14 boîtes de filet de bœuf aux champignons… ce qui aurait pu faire de beaux repas de Gargantua.

Il y avait 100 boîtes de pieds de mouton et 250 boîtes de navarin !

Le veau comprenait 301 boîtes, véritable assortiment très varié : fricandeau, escalope, langue à la sauce piquante.

Mais… ce n'était pas tout ; on ne pouvait se contenter de bœuf, de veau, de mouton ; aussi le docteur Charcot fit-il encore embarquer 2,000 (vous avez bien lu 2,000 !) boîtes de lait concentré, 1,000 boîtes de pâté de foie et 670 boîtes de potages concentrés.

Sur le canot d'embarquement, le docteur avait noté au total 11,851 boîtes de conserves et 2,000 kilos d'aliments non en boîtes.

Cela paraît gigantesque, et cependant cela était raisonnable ; le docteur avait compris l'importance de la variété des menus dans les expéditions polaires où, pour maintenir le moral des

hommes, il faut soigner leur physique. (Esprit sain dans un corps sain, dit le proverbe.) La variété des mets était une chose excellente.

« D'abord, nous dit à ce sujet le docteur Charcot, à bord où l'on a toutes les commodités, on doit, avant tout, s'attacher à donner aux hommes une nourriture correspondant à celle de leur pays natal.

» Ce serait une idée plutôt malheureuse de gorger de rosbif des Japonais et de réduire au riz quotidien des sujets de Sa Majesté britannique.

» Sans tomber dans ces exemples extrêmes, il y a, sur ce sujet, une infinité de nuances, qu'il convient d'observer si l'on veut conserver tout son monde en belle humeur et en bonne santé.

» Au cours des excursions sur la banquise, pour faire de longues étapes, il faut éviter toute espèce de surcharge inutile, il convient donc de faire provision de toutes les variétés de comprimés et de tablettes en usage dans les différentes armées. »

Nous avons vu que le docteur Charcot avait fait embarquer le chiffre énorme de 2,000 boîtes de lait stérilisé. C'était une de ses meilleures idées pratiques, car comme il l'a dit dans une récente conférence : « une catastrophe est toujours possible ; on peut être obligé d'abandonner brusquement le navire, alors il faut pouvoir jeter à la hâte, dans les embarcations, des conserves qui, sous le moindre poids et avec le minimum de préparatifs nécessaires, peuvent donner le maximum d'alimentation. »

Or, chaque boîte de lait, stérilisé par les plus récents procédés, représente cinq litres, de quoi nourrir un homme pendant vingt-

quatre heures, et, pour utiliser ce lait, il suffisait d'avoir à sa disposition de la glace — produit vraiment commun dans l'Antarctique — et de la graisse de phoque, comme combustible, pour les faire fondre.

La question du pain, dont on ne s'était pas assez préoccupé jusqu'alors, et qui, cependant, est d'une grande importance à bord, fut aussi l'objet des soins éclairés du docteur Charcot, et l'approvisionnement en farine qu'il fit mettre sur le Français, permit d'avoir du pain frais trois fois par semaine ; ce qui ne s'était vu jusqu'alors dans aucune expédition polaire.

Les autres jours, on se contentait de biscuit de mer.

L'ordinaire du Français était donc assez confortable.

Voici le menu d'une journée prise au hasard, dans le Journal de bord du commandant du Français.

Les jours de fête, on faisait même bombance ; c'est ainsi que le 14 juillet 1904, jour de la Fête nationale, le Journal de bord mentionne le menu suivant :

« Comme tout est imprévu dans ces sortes d'expéditions, a dit le docteur Charcot, à son retour, comme l'on est exposé à voir, en été, s'écouler sans que le navire puisse sortir de sa prison de glace, nous avions pour près de deux ans et demi de vivres. Grâce à une comptabilité minutieuse, nous pûmes toujours être renseignés, de la façon la plus précise, sur l'état de nos approvisionnements. »

Après la nourriture, il faut aussi s'inquiéter, pour un voyage aux régions polaires, d'une multitude de choses diverses dont la

privation peut être bien ennuyeuse et très gênante, loin de tout centre civilisé.

C'est ainsi qu'il fallut que le docteur Charcot s'occupât de faire un bon approvisionnement de linge, chaussures, vêtements, fil, aiguilles, allumettes, tabac, sans oublier tout ce qui pouvait devenir nécessaire pour les réparations, tels que bois, fer, etc.

Comme le docteur avait songé à faire près du pôle de nombreuses expériences utiles à la science, le matériel scientifique était fort considérable.

Il y avait nombre de compas, baromètres, chronomètres, sextants, explosifs, pour faire briser les glaces, détruire la banquise, madriers pour protéger le navire, ancres et scies à glace, etc.

Quant à l'inventaire du laboratoire, il donnait un chiffre formidable d'instruments.

Le docteur Charcot avait fait embarquer de nombreux appareils de sondage, des thermomètres de plongée pour l'océanographie, des anémomètres, des théodolites pour l'hydrographie ; des baromètres de différentes espèces pour la météorologie ; une cabane devant servir d'observatoire et faite précieusement de bois et de cuivre, afin de pouvoir bien faire des observations magnétiques ; un pendule, pour l'étude de la gravitation terrestre ; des microscopes de toutes envergures, des tubes de toutes formes ; des bouillons et des milieux de culture pour la bactéréologie ; un grand matériel de pêche pour les différentes profondeurs ; des marteaux de géologie ; un véritable arsenal de photographie ; un très grand nombre de bocaux de tout calibre et de toute forme, ainsi qu'une grande provision d'alcool pour pouvoir conserver et ramener en Europe des échantillons zoologiques.

Ce fut d'ailleurs un travail colossal, avant le départ, celui de faire tenir en équilibre et de classer tous ces divers instruments, dans le laboratoire du Français, de dimensions en somme assez restreintes.

En plus de cela, on embarqua des raquettes pour circuler sur les champs de neige fraîchement tombée ; de longs skis, si commodes pour les courses sur la glace nouvelle et peu épaisse ; un fourneau très léger, en aluminium, construit sur le modèle de celui que Nansen avait emporté dans sa belle excursion vers le Pôle Nord.

Le docteur Charcot avait fait construire, en Norvège, des traîneaux légers à patins de bois reliés par des treillages de fils de fer et des sacs à couchage en peau de renne, qui sont indispensables en ces régions et qui permirent de passer des nuits dehors par des froids d'une trentaine de degrés au-dessous de zéro ! Enfin, il avait construit aussi en Norvège, une tente de soie qui servit plus d'une fois d'abri durant les excursions, les courses hors du navire.

Le docteur Charcot avait aussi fait venir de Norvège une solide et légère baleinière pouvant facilement être traînée sur la glace, ainsi que des fourrures.

Mais on ne devait pas se servir beaucoup de ces fourrures : les vêtements de fourrure étant toujours fort lourds et encombrants, les voyageurs devaient leur préférer des lainages, des vêtements de laine superposés, légers, et emmagasinant bien la chaleur.

Le docteur avait eu la bonne précaution de faire tenir un grand registre indiquant l'emplacement de chaque chose : la recherche d'un objet pouvant, cela se conçoit, devenir fort longue.

Le docteur n'avait pas oublié non plus qu'une catastrophe est toujours possible, malgré les plus grandes précautions, et que le navire peut être anéanti, brisé par les glaces ; aussi, avait-il pensé qu'un abri pouvait être nécessaire pour attendre le retour de la belle saison et l'arrivée du secours.

Il avait donc fait embarquer une maison de bois démontable.

Cette maison démontable devait d'ailleurs bien servir ; elle fut dressée à l'île Wandel, où elle est encore comme un petit coin d'Europe perdu dans les solitudes désolées et glacées de l'Antarctique ! Cette maison démontable a été laissée abondamment pourvue de provisions : peut-être, un jour, sera-t-elle le salut de quelque expédition perdue en ces lointains parages !

Ce fut le 15 août 1903 que le docteur Charcot quitta la France sur son beau navire le Français.

Les voyageurs partirent pleins d'espoir, le cœur content ; mais, la fatalité devait s'acharner après eux dès les débuts du voyage. Un des hommes était tué par la rupture d'une amarre, et un autre, en même temps, était grièvement blessé.

Dans sa traversée de l'océan, avant d'atteindre les côtes du grand continent américain, le Français devait déjà travailler à faire des recherches et à enrichir la science, en s'occupant de ce qui se passait au fond des eaux.

Les profondeurs de la mer ! Quels mots magiques pleins d'une mystérieuse attirance, où notre imagination se représente des monstres extraordinaires. Ce désir de connaître les secrets de la mer a, d'ailleurs, depuis les temps les plus anciens, exercé son attrait sur l'esprit de l'homme.

L'unique moyen alors était de plonger : procédé barbare où l'homme risquait vraiment chaque fois sa vie, où le sang lui sortait brusquement par la bouche et par les oreilles, dès qu'il restait un peu trop longtemps sans remonter à la surface. Quarante mètres environ semblent être, en effet, la dernière limite où l'homme puisse parvenir sous les eaux, et deux ou trois minutes le temps extrême que son immersion puisse durer.

L'histoire nous a conservé le souvenir d'un extraordinaire plongeur sicilien, Nicolas, dit Pescocola ou le Poisson.

Il était si bon nageur, qu'il pouvait, raconte-t-on, rester quatre ou cinq jours en mer, s'y nourrissant de poisson cru ; il portait les lettres d'île en île, et, plus d'une fois, les marins, le rencontrant au milieu de la tempête, le prenaient pour un monstre inconnu d'eux, un dauphin à face humaine.

Le roi de Sicile, Frédéric, se trouvant à Messine et ayant entendu parler de la grande renommée de Pescocola, le fit venir, et, lui montrant le gouffre rugissant de Charybde, y lança une coupe d'or magnifique, en lui disant :

« Si tu vas l'y chercher, elle est à toi ! »

Pescocola se jeta dans les flots sans hésiter. Il y resta, dit la légende, près de trois quarts d'heure ; Frédéric et la foule attendaient anxieux. Il reparut enfin, triomphant et tenant la coupe d'or, mais il était d'une effrayante pâleur. Et, comme on lui demandait ce qu'il avait vu :

« Ô roi, dit-il, j'ai fait ce que tu as voulu ; mais je ne savais pas à quoi je m'exposais. D'abord, une trombe d'eau monstrueuse m'a saisi, m'a tourné en tous sens avant que je pusse gagner le

fond ; là, j'ai trouvé des rochers, des grottes, des cavernes, comme il s'en trouve dans les montagnes de la terre ; je ne pouvais marcher qu'en me déchirant les pieds, et au risque de me perdre. Puis, un second remous m'a saisi, m'a roulé plus loin, et j'ai vu alors un spectacle plein d'horreur : des troupeaux de pieuvres gigantesques étaient accrochés aux roches, de toutes parts autour de moi, et projetaient partout leurs bras énormes ; si l'une d'elles m'eût saisi, elle m'eût étouffé d'une seule étreinte. Il y avait aussi des chiens de mer, des poissons inconnus, aux gueules formidables, armés de crocs et de dards ; à cause de la grande profondeur où j'étais, il faisait presque nuit. Soudain, je vois quelque chose qui brille ; c'est la coupe d'or ! Je la ramasse, ô roi, et la voilà. »

Comme il arrive pour beaucoup de légendes, ce récit merveilleux doit certainement reposer sur une donnée exacte. L'imagination populaire a amplifié les exploits du plongeur sicilien ; mais peut-être, en réalité, avait-il aperçu, le premier, quelques-uns des animaux qui peuplent le fond de la mer.

Maintenant, nous avons le moyen de descendre sous l'eau à une certaine profondeur, grâce au scaphandre.

Cependant, même avec le scaphandre, il est interdit à l'homme de descendre bien bas sous l'eau ; si à 10 ou 15 mètres de profondeur tout va bien, à 20 ou à 25 mètres le malaise revient et s'accentue ; à 30 ou 35 mètres, la souffrance devient intolérable. Sous la pression subie, des étourdissements vous saisissent, vos membres se couvrent de sueur. C'est l'avertissement décisif qu'il ne faut pas pousser plus loin l'expérience. Seuls des individus d'une énergie exceptionnelle, ont pu descendre à 40 ou 50 mètres.

Qu'est-ce que cela, si l'on réfléchit à la profondeur des abîmes de l'océan ? La mer Baltique, qui est la moins profonde de toutes, donne déjà 500 mètres au fil de la sonde ; dans la Méditerranée on trouve 4,200, 4,400 et 4,800 mètres ; l'Atlantique s'enfonce à plus de 7,000 mètres, et le Pacifique, dans les environs des îles Aléoutiennes, arrive à 8,513 mètres, c'est-à-dire que si l'on y laissait tomber le Mont-Blanc, il y disparaîtrait dans un formidable plongeon, et le mont Himalaya, le colosse des montagnes du globe, atteindrait à peine la surface des flots !

Que peut-il y avoir dans ces abîmes où tout est nuit ? Des êtres peuvent-ils y vivre, résistant à cette effroyable pression ? Quelle faune, quelle flore peuvent s'y développer ?

C'est pour répondre à ces questions, que des expéditions furent organisées avec des navires munis de dragues et de filets qui allèrent fouiller les profondeurs ; les Suédois commencèrent, puis ce furent les expéditions françaises du Talisman et du Travailleur, et celle du vaisseau anglais le Challanger ; enfin, le prince de Monaco, avec son yacht la Princesse-Alice, continua ces brillantes campagnes.

Le docteur Charcot ne voulut pas que son Français restât en arrière de ces illustres devanciers, et il fit faire des recherches à l'aide de dragues et de filets gigantesques.

On recueillit plus d'un être bizarre : ce devait être d'abord dans l'océan, par une profondeur de 3,500 mètres, le Malanocetus johnsoni, bizarre poisson formé d'une gueule énorme et d'un non moins énorme jabot où il engloutit sa nourriture, n'ayant pour ainsi dire pas de corps. Ce singulier animal porte sur le bout

de son nez un appendice long et flexible, une sorte de canne à pêche où pend une petite boule de chair, qui est l'amorce.

Les mœurs de cet animal sont curieuses. Il s'enfouit sous la vase, de manière à ne laisser paraître que son dangereux appendice. Un poisson vient-il à passer dans les environs, il aperçoit l'amorce, se jette dessus et s'apprête à la gober. À ce moment, le Malanocetus rabat sa gueule et le tour est joué ! Il recommence plus loin son même manège, car il est doué, pour le malheur des autres, d'un vorace appétit.

La drague du Français devait ramener aussi d'une profondeur de 1,500 mètres, un représentant de l'espèce Halosaurus macrochir, qui est vraiment un animal à lanternes ! Songez que le Halosaurus a 64 écailles prismatiques, dont chacune est une vraie lampe qui luit derrière une membrane transparente. Il est comme tapissé de petites ampoules électriques.

Citons encore un Eustomias obscurus, pêché à 2,700 mètres de profondeur, qui n'a pas d'yeux, mais qui porte en dessous de la mâchoire un organe tacheté spécial : un long filament terminé par une houppe délicate.

Quant aux anémones de mer, aux oursins que ramassa la drague, ils furent nombreux. Parmi les oursins recueillis, il en était une variété curieuse : celle appelée le Sperosoma Grimaldi, auquel les pêcheurs ont souvent donné le surnom pittoresque de « châtaigne de mer ».

N'oublions pas non plus les poissons-volants, dont les filets ramenèrent quelques espèces.

Dès ses premières journées de traversée, le Français recueillit déjà une moisson de documents pour la science.

Mais, en plein océan, après quelques jours de recherches et de navigation heureuse, un nouvel accident devait retarder les voyageurs.

L'arbre de couche de la machine se rompit et l'on dut mettre à la voile, pour gagner rapidement la ville de Buenos-Ayres.

On sait que Buenos-Ayres, située à près de 3,000 lieues de Paris, est la capitale de la République argentine. Cette ville, de 900,000 habitants est grande et belle, et est située sur la rive droite du Rio de la Plata. Elle est l'une des cités les plus peuplées du nouveau monde et la seconde place de commerce de l'Amérique du Sud.

La population fit un magnifique accueil aux voyageurs, et les autorités elles-mêmes aidèrent aux derniers préparatifs de l'expédition après que l'accident fut réparé.

Cet accueil bienveillant devait relever le courage des explorateurs.

Les habitants de Buenos-Ayres comblèrent les voyageurs de toutes sortes de vivres, de provisions ; ils leur procurèrent des chiens spéciaux, dressés tout exprès pour les expéditions dans ces pays de glaces. Ils firent cadeau au docteur Charcot d'un superbe porc nommé Tobie, destiné, suivant la superstition argentine, à porter bonheur pendant le voyage.

Détail ancien : ce port Tobie avait été déjà le compagnon fidèle du brave Nordenskjöld.

Mais laissons ici la parole au docteur Charcot, qui a bien voulu nous raconter lui-même les grandes lignes de son intéressant voyage d'exploration :

« Les Argentins nous avaient vraiment réconfortés, et c'est pleins d'espoir, cette fois, que nous partions enfin pour le Sud. Le 27 janvier 1904, nous touchions au petit port d'Ousbonaïa. C'est un nom à retenir, car ce petit port est la suprême étape en pays civilisé. C'est là que nous devions voir les derniers habitants d'une terre civilisée, avant de trouver, pour de longs mois, le morne silence et la désolation glacée des solitudes antarctiques.

» Le lendemain, nous nous trouvions en présence de notre premier iceberg, ayant une forme tabulaire, et comme nous devions désormais en rencontrer si souvent sur notre route.

» Nous ne tardâmes pas à arriver à la baie de Flandre. Mais là, la malchance commença ; nous fûmes assaillis par une épouvantable tempête, et nous n'eûmes pas de trop de tous nos efforts pour y résister. Ce fut terrible ; un moment même je désespérai et j'eus bien des craintes pour notre cher navire.

» Nous étions assaillis par un violent vent du nord-est, qui est surtout terrible en ces parages.

» Ce ne fut pas sans peine que nous pûmes contourner les îles Wincke et Biscoe.

» Nous nous engageâmes ensuite dans le chenal du cap Renard ; mais nous arrivions un peu tard, et le canal était déjà aux trois quarts obstrué par les glaces.

» C'eût été folie que de chercher à poursuivre notre route, car le navire n'aurait pas tardé à être brisé par les glaces, et c'eût été

la fin de notre expédition, qui n'en était qu'à ses débuts.

» Je cherchai alors un point d'hivernage remplissant les meilleures conditions nécessaires pour pouvoir y passer plusieurs mois.

» Nous jetâmes notre dévolu sur l'île Wandel, qui nous parut la plus propice, et nous y découvrîmes une petite anse, assez bien abritée et que nous baptisâmes Port-Carthage.

» Nous lui avons donné ce nom à cause de sa grande ressemblance avec la configuration de l'ancienne capitale punique.

» Après avoir ainsi choisi au mieux de nos intérêts cet endroit d'hivernage, nous y conduisîmes le Français, et nous fîmes tendre une forte chaîne à l'entrée du port.

» Il s'agissait, cela fait, de ne pas perdre de temps, car les minutes sont précieuses en ces pays désolés où les glaces se forment avec une rapidité incroyable, où les chemins se ferment en un clin d'œil, où les objets, laissés à terre un instant, disparaissent souvent comme par enchantement. C'est là que le proverbe anglais « le temps est de l'argent » est joliment vrai ; une minute de perdue à tort peut être cause d'une catastrophe, et on ne saurait jamais trop prendre de précautions.

» Je donnai donc l'ordre d'activer tous les travaux nécessaires à un long hivernage, car il faut toujours prévoir un long hivernage, si on veut éviter bien des ennuis et des surprises désagréables ; sait-on jamais si l'hivernage sera de courte ou de longue durée, si on en verra jamais la fin !

» L'histoire des expéditions polaires comprend un martyrologe assez grand, et nombreux, hélas ! sont ceux qui ont fait dans

les terres glacées des pôles un hivernage éternel.

» Un chemin, auquel je donnai le nom de Victor Hugo, fut tracé, avec soin, de Port-Carthage au centre de l'île. C'est là que nous élevâmes notre maison démontable.

» Autour de cette maison, que nous consolidâmes du mieux qu'il nous fût possible, on construisit un véritable village de neige.

» Chaque bâtiment eut sa destination spéciale : l'un devait servir de buanderie, l'autre de boucherie ; un troisième devait servir de chenil, et un quatrième, un peu éloigné des autres, était destiné à emmagasiner les provisions de mélinite et nos armes à feu.

» Je dus prendre moi-même la direction de la cabane magnétique qu'il s'agissait, on le comprend, de construire sans l'aide d'aucun métal.

» Cela demandait certainement des soins particuliers, et il fallut bien une quinzaine pour achever tout cela et commencer nos recherches et travaux scientifiques.

» Nous n'avions, d'ailleurs, pas de temps à perdre, si nous voulions pouvoir exécuter entièrement le programme que nous nous étions tracé, et nous nous mîmes tous à la besogne pour nous occuper des questions de géographie, de biologie, de bactéréologie, de climatologie, des études sur les marées dans les mers polaires, etc.

» Il fallait, pour mener à bien notre hivernage, faire deux parts de notre vie : en consacrer une partie, et la meilleure, au travail, et l'autre à la distraction ; car, en ces régions désolées, il faut ré-

agir contre le spleen, la tristesse envahissante et le découragement, qui s'attaque souvent même aux plus forts.

» C'est que, éloignés du monde civilisé, n'ayant pour perspective que des glaçons et un ciel brumeux — presque la nuit éternelle ! — il n'y a rien d'étonnant à ce que le cœur se serre parfois.

» Comme commandant, chef de l'expédition, j'avais charge d'âmes, et il me fallait aussi veiller aux choses morales.

» Il faut un grand empire sur soi-même pour ramener la gaieté et la confiance dans une petite colonie semblable à la nôtre. Là, l'homme séparé du reste du monde devient parfois un grand enfant, et il faut réagir vivement.

» La vie, dans ces régions glacées, est une lutte de tous les instants, une lutte sans trêve, sans merci.

» De même que le froid endort pour toujours celui qui se laisse prendre par le sommeil en plein air, le manque de courage et de distraction endort l'âme qui n'a plus la force de réagir.

» Je pensais à l'utilité des longues promenades dans l'île, à la chasse aux phoques et aux pingouins. C'étaient des distractions doublement utiles : elles procuraient du mouvement et des provisions, deux choses qui ne sont pas à dédaigner. On n'a jamais trop de provisions, et tous les voyageurs diront comme moi, que la Providence a eu une belle idée en mettant en ces terres spéciales, à la portée de l'homme, le phoque et le manchot.

» Voilà deux bêtes inappréciables, qui sont là-bas des trésors. Elles nous donnent des vêtements — des fourrures — de la viande, du combustible, en plus de la distraction par la chasse. Ce sont, on en conviendra, quatre choses utiles pour les explorateurs

des pays glacés du globe. Plus d'un voyageur n'aurait pas revu sa patrie s'il n'avait trouvé sur son chemin phoques et pingouins.

» Je songeais aussi à faire donner des leçons aux matelots, c'était l'utile joint à l'agréable : une leçon là-bas dans la maison d'hivernage, cela vaut pour eux une soirée de Paris passée au concert, et peut-être même beaucoup mieux au point de vue moral !

» Puis, la leçon a un double avantage ; elle permet de donner des leçons d'hygiène et elle fait naître une intimité laborieuse.

» Entre gens qui doivent combattre à toute minute pour l'existence, qui doivent partager les mêmes dangers et avoir la même confiance dans l'avenir, une confraternité est nécessaire. Et c'est dans l'étude, dans le travail en commun, qu'on peut surtout la faire naître.

» Avec la chasse, il fallut aussi pratiquer la pêche, et quelle pêche ! avec de grosses vrilles en fer nous faisions des trous dans la glace, pour prendre le poisson. Quel régal quand la pêche était fructueuse !

» Nous n'avions pas, cette fois, des regrets, comme nous en avions lorsqu'il fallait tuer phoques et pingouins, qui sont des bêtes si douces et si charmantes ! Ce n'était que la nécessité qui nous forçait vraiment à les tuer.

» Certaines nuits ont été épouvantables, car nous avons eu des froids de 30 degrés au-dessous de zéro.

» Malheur à celui qui serait sorti sans s'être confortablement vêtu et sans avoir absorbé auparavant quelque bonne boisson chaude : bouillon, café, thé ; jamais d'alcool par exemple, car

l'homme qui en aurait absorbé serait tombé comme une masse. » Et le docteur avait grand soin de parler toujours de cela dans ses conférences.

« Le froid n'était pas notre seul ennemi ; les plus redoutables étaient peut-être le vent, le grand vent et les courants. Ces derniers soulevaient tout à coup la croûte de glace où se trouvait fixé notre cher navire, et, à chaque instant, nous avions peur de voir sa coque fendue par les glaçons énormes que les courants poussaient en tous sens.

» Ah ! que d'inquiétudes pour notre bateau ! Malgré le froid intense, plus d'une fois la sueur nous couvrit les tempes au milieu de la bourrasque. Je ne compterai pas les nuits passées sans dormir à l'époque où, plein d'angoisses, je quittais la maison d'hivernage pour me rendre à bord, malgré le froid, malgré la tempête !

» Là-bas, le bateau devient une chose sacrée, car il est le salut, l'espoir du voyageur. Le bateau perdu, que faire, que devenir ? Sauf une chance, un hasard, un sauvetage heureux, c'est la mort sans phrases, la fin dans un désert de glace loin de tous ceux qui nous sont chers. Aussi l'entoure-t-on de soins, ce cher navire ; on tremble pour sa carcasse autant que pour sa peau.

» Une nuit, tout particulièrement, l'alarme fut grande. De sinistres craquements semblaient annoncer une débâcle imminente, le vent faisait rage ; nous étions affolés. Je ne pris de repos que dans la matinée, et encore je n'étais pas du tout rassuré !

» Nous eûmes quelques cas de scorbut ; mais, grâce à notre surveillance attentive et préventive, ils furent rapidement enrayés ; nous avions une bonne provision de citrons, et on sait combien le citron est utile. Fort souvent, nous en faisions

prendre à nos hommes dans leur thé. L'infusion chaude de thé combattait le froid, tonifiait le système nerveux déprimé, et le citron combattait la tendance au scorbut. Nous joignions à cela les frictions sèches ou à l'aide de la neige, qui nettoyaient et fortifiaient la peau. Comme on le voit, nous ne négligions rien pour l'hygiène corporelle, comme nous ne négligions rien pour l'hygiène morale, et nous faisions tous nos efforts pour maintenir un équilibre salutaire entre le corps et l'âme.

» Au milieu de l'hivernage, nous organisâmes une expédition — un raid, si je puis me servir de ce mot — vers le sud.

» L'extrême sud nous tentait. Je pris avec nous la baleinière, qui avait été construite de manière à pouvoir servir alternativement d'embarcation et de traîneau ; on comprendra parfaitement pourquoi. Tantôt on est obligé de naviguer, là où la glace est cassée, brisée ; là, au contraire, où la banquise existe, où la neige solidifiée forme une vaste nappe blanche, aveuglante et unie à perte de vue, il faut aller en traîneau. Je pris avec moi cinq de nos hommes — tous voulaient m'accompagner ! — L'expédition fut pénible, pleine de périls ; mais je fis des recherches scientifiques qui réussirent au-delà de mes espérances.

» Mais, comme la fin de l'hiver austral approchait, il fallait songer au départ.

» Le Français étant appareillé dans les glaces, il fallait nécessairement le dégager de vive force, et, pour le faire, forcément lui créer un passage en trouant la banquise. C'est là que la mélinite — cet engin de destruction, utile cette fois pour la science ! — nous rendit un grand service en dégageant le navire rapidement.

» Le 25 décembre, nous quittâmes l'île Wandel.

» Nous avions bien souffert, nous avions bien lutté, en cet endroit qui n'avait rien de réjouissant, car il n'y régnait que le froid, la tristesse morne d'une nuit sans fin ; et, cependant, le cœur de l'homme est ainsi fait que ce ne fut pas sans émotion, avec un grand serrement de cœur, que nous quittâmes ce coin de terre où, pendant neuf mois, côte à côte, nous avions vécu et lutté pour la science…

» Ah ! elle est profondément vraie, cette parole de notre confrère Anatole France : « Les séparations, même les plus désirées, sont douloureuses. Il nous en coûte toujours de sortir d'une vie pour entrer dans une autre… » Nous hissâmes le drapeau aux trois couleurs, et nous saluâmes cette terre qui avait été quand même hospitalière à des Français !

Pendant que se déroulaient tous ces événements, le monde civilisé était en émoi. On n'avait pas eu depuis bien longtemps des nouvelles du Français, du docteur Charcot et de ses vaillants compagnons. On résolut d'aller à leur recherche, et c'est alors qu'on équipa un navire de secours, l'Uruguay, qui devait sauver non le Français, mais les membres de l'expédition de Nordenskjöld, qui avait perdu son navire l'Antarctic, et qui se trouvait bloqué dans les glaces sans espoir de retour.

Alors que l'Uruguay était à sa recherche, le Français entreprenait sa belle croisière d'été. Avec la belle saison — si on peut appeler cela la belle saison, en ces terres désolées — on devait s'occuper de recherches et de travaux scientifiques.

Le docteur Charcot entreprit alors l'hydrographie du chenal Schollaert, descendit vers le sud, longea la côte ouest de la terre de Graham.

L'expédition devait relever différents points de cette côte, qu'un simple et vague pointillé indiquait seulement jusqu'alors sur les cartes des régions du Pôle Sud.

Le docteur Jean Charcot explora ensuite l'archipel des îles Biscoe, puis remonta le détroit de la Belgica.

Ce fut dans ces parages qu'arriva un accident qui aurait pu faire terminer l'expédition d'une façon désastreuse. La quille du bateau le Français fut défoncée par des glaçons qu'un violent coup de vent avait précipités sur le navire.

L'eau entra dans le navire. Il y eut alors de cruels moments d'angoisses à passer ; tout le monde, sans exception, officiers et matelots, le commandant même, se mirent aux pompes avec ardeur et sans relâche, car le danger était imminent et terrible ; le navire perdu, comment revenir ?

Enfin, après de longues heures d'efforts désespérés, tout danger put être conjuré, la voie d'eau fut arrêtée, le navire vite réparé, et des cris de joie accueillirent sa nouvelle traversée du détroit de la Belgica.

Des pensées plus rassurantes remplacèrent les tristesses des jours d'épreuves, et, quittant ces terres inhospitalières, mais si attrayantes pour de savants voyageurs, le navire fit route vers le nord, vers les pays civilisés.

Le 4 mars 1905, l'expédition arrivait à Puerto Madryn.

On était, nous l'avons dit, depuis longtemps inquiet de l'expédition française ; aussi l'arrivée du Français, du docteur Charcot et de ses compagnons, fut-elle accueillie avec joie. La population argentine fit aux explorateurs une enthousiaste réception, et ces

douces joies du retour au monde, à la vie civilisée, payèrent les savants et hardis explorateurs de leurs longues peines, de leurs luttes pour la science.

Au cours de l'hivernage, les explorateurs du Français virent plus d'une fois ce qu'on appelle la fumée du froid. Ce curieux phénomène a lieu chaque fois qu'une fissure soudaine, se formant dans la banquise, dans la glace, met à découvert une portion quelconque de la mer. Il s'en échappe alors une vapeur semblable à celle qui sort d'une chaudière en ébullition ; mais, gelée presque immédiatement, cette vapeur retombe en poudre impalpable sur les bords de la crevasse d'où elle sortait.

Plus d'une fois aussi, la longueur des nuits fut entrecoupée par l'aurore boréale.

« En étudiant, dans le silence de la solitude et des ténèbres, les fantastiques manifestations de ce phénomène, disait le géographe Hervé, en contemplant les arcades d'opale qu'il dessine d'un bout à l'autre de l'horizon, et les cercles mouvants et lumineux dont il couronne parfois le pôle céleste ; en suivant dans l'atmosphère ses lueurs chatoyantes, s'étalant en formes insaisissables, en projetant de longs et pâles jets, parodies de l'éclair, le capitaine Lyon s'est souvent surpris à excuser l'erreur des pauvres indigènes des régions glaciales, qui croient voir dans ce météore "les esprits de leurs ancêtres, errant en liberté dans le pays des âmes". »

L'aurore boréale apparaissait souvent dans la soirée ; sa splendeur allait en augmentant jusqu'à minuit, et ne finissait que dans la matinée suivante. Elle formait habituellement un arc brillant dont les deux extrémités semblaient reposer sur deux mon-

tagnes, en face l'une de l'autre. Elle avait la couleur et l'éclat de la pleine lune ; un ciel sombre et bleuâtre en formait l'arrière-plan. Comme ces feux artificiels, ces feux d'artifice, ainsi qu'on les appelle, l'aurore boréale devait devenir plus éclatante et plus remarquable encore. Elle continuait à faire jaillir des groupes de rayons formant des pointes angulaires, comme on peut en voir dans les étoiles fabriquées par les joailliers.

Vers une heure du matin, l'arc commençait à se briser en fragments et en nébules ; les réverbérations devenaient plus fréquentes et irrégulières ; puis, vers quatre heures du matin, tout s'évanouissait subitement.

Les recherches des officiers du Français ont trouvé dans l'étude du bassin polaire la solution d'un problème d'ordre scientifique. Souvent les hautes falaises de roches vives qui dominent les plages, minées par les courants, par la pression des glaces accumulées à leur pied, ou désagrégées par l'action du froid, s'écroulent en masses énormes sur la surface congelée de l'océan ; puis, quand, après des mois, des années même, parfois, vient le moment de la débâcle, ces débris portés sur les glaçons flottants à des centaines de lieues de leurs roches noires, donnent l'explication du transport des blocs erratiques dispersés par myriades sur la surface des continents actuels.

Des recherches curieuses relatives à la température des eaux de la mer furent faites par l'expédition.

La densité des eaux de la mer a une influence marquée sur leur température, dit une note qui nous a été communiquée par un des savants de l'expédition, et on peut certes poser en règle

générale qu'un courant est d'autant moins chaud qu'il est plus dense.

La température des mers est excessivement variable ; les courants divers, qui se croisent et s'entrecroisent en tous sens et à différentes profondeurs ; qui viennent les uns de l'équateur, les autres des pôles, par conséquent les uns chauds et les autres froids, lui donnent une incessante irrégularité. Cela est tout naturel d'ailleurs. Si ces causes n'agissaient pas pour en détruire la régularité, la température irait en décroissant jusqu'à une certaine profondeur ; pour demeurer après cela à peu près uniforme au point où les rayons solaires ne pénètrent plus.

C'est ainsi que l'expédition avait trouvé, sous 43° parallèle, une température de 6° 1' à 1,800 mètres de profondeur, et sous l'équateur, seulement 3° 2', et cela à la même profondeur.

Des sondages thermométriques faits avec le plus grand soin et opérés dans la zone torride ont donné seulement 1° à 3,700 mètres de profondeur, alors qu'à la surface de l'océan l'eau avait une température de 27°.

Dans les fonds, la variation oscille autour de zéro degré.

Dans les océans polaires, c'est le contraire qui se produit ; dans les mers glaciales, la température augmente avec la profondeur.

Il y a une raison scientifique à cela. C'est que les variations venant de l'extérieur pénètrent par la surface des eaux de la mer. Ici, au surplus, la glace qui, comme la neige, est mauvaise conductrice de la chaleur, se conduit à la façon d'un écran.

C’est ainsi qu’un jour, on a pu trouver, par un froid rigoureux de 45° au-dessous de zéro, deux degrés seulement sous une couche de glace d’une dizaine de mètres d’épaisseur.

Il faut noter aussi que les mers intérieures sont moins sujettes aux variations de température, et que les températures du fond et de la surface présentent chez elles des variations bien moins grandes.

Et, fait important à noter, ces inégalités de température, de densité, donnent lieu à des courants, les uns à la surface, les autres dans les couches profondes. Mais ces causes ne sont pas les seules, il y en a qui déterminent la formation de véritables fleuves, dont quelques-uns ont jusqu’à des milliers de kilomètres de large. La masse entière des eaux, du pôle à l’équateur, d’un océan à l’autre, de la surface aux plus grandes profondeurs, est en mouvement perpétuel.

Il n’y a pas une seule goutte de cette eau qui ne circule sans cesse. C’est ainsi, il faut le comprendre, que leur composition, leur densité, leur température, ne sont pas plus inégales d’une région à l’autre. La rotation de la terre est une de ces causes ; elle détermine des courants que l’on a appelés de rotation ; ceux qui dépendent de la température reçoivent la dénomination de courants thermiques. Les uns et les autres se croisent et se continuent ; les courants polaires deviennent dans la suite des courants équatoriaux.

Les continents arrêtent ces courants dans leur marche, et les font se diviser en réseaux à mailles inégales.

Des observations curieuses furent aussi faites par les savants du Français, relativement à la couleur de l’océan.

La coloration de la mer, vue en masse, n'est pas uniforme, et la surface des eaux ne s'est pas toujours présentée aux explorateurs avec cette belle couleur bleue que nous lui connaissons.

En effet, elle est influencée par bien des causes, par le ciel, par son état d'agitation, par le froid lui-même, et aussi, il ne faut pas l'oublier, par les êtres inférieurs qu'elle tient en suspension.

Lorsqu'elle est vue par réflexion, la mer semble bleue ; mais, par transparence, elle se voit verte, couleur qu'elle donne aux fonds, quand on peut les apercevoir.

Agitée par le vent ou à l'état calme, elle se montre sous des teintes différentes : la marche des rayons lumineux se trouvant entravée par les ondulations ou les vagues qui les retiennent au passage et les font voir par transparence. Si ce sont les rayons réfléchis qui dominent, l'eau de la mer se voit bleue ; mais si, au contraire, ce sont ceux qui ont dû traverser l'eau en mouvement, qui sont les plus nombreux, la mer paraîtra verte ou jaune verdâtre. Et, dans ce cas, la position du soleil, par rapport à la direction des vagues, joue encore un rôle pour modifier la teinte de l'eau.

Vue par transparence et dans ses parties peu profondes, la mer peut paraître de teintes variées suivant la nature du fond sur lequel elle repose, suivant la végétation qui le recouvre et aussi suivant les êtres qui l'habitent.

C'est ainsi que les fonds de sable jaune, les bosquets de fucus verts, les tapis de mousses marines noires, font d'admirables mélanges de teintes que les poissons, qui vont et viennent, éclairent souvent de puissantes lueurs passagères.

Si l'eau est d'une grande transparence, on peut voir souvent distinctement ces différentes teintes jusqu'à environ quarante-cinq mètres de profondeur. La température de l'eau, non plus que la quantité de lumière reçue à sa surface, ne semble influencer sa transparence ; et, d'après les recherches faites par les explorateurs du Français, ce serait même dans les mers polaires que cette transparence serait la plus grande.

Une nuit, les marins du Français eurent une féerique vision, celle de la mer phosphorescente. Elle paraissait tellement éclatante, qu'elle semblait couler du feu. C'était avant d'arriver en Argentine. Les avirons qui fendaient l'eau dans leur mouvement rythmé, paraissaient plonger dans une poussière d'or que semblait éclairer une mystérieuse revue de lumière. Et cette splendeur était due à bien peu de chose, à un petit animalcule qui s'y promène en nombre incalculable, et qui est doué de cette même faculté que possèdent les vers luisants et d'autres insectes. Et les marins, qui se mirent à recueillir l'eau pour l'examiner à la lumière, furent grandement surpris de la trouver absolument claire, transparente comme de l'eau de source !

Àpeu de distance de la mer glaciale, le Français eut à traverser une mer rouge écarlate sur une surface fort grande et à une profondeur considérable. Ce qui lui donnait cette couleur, c'était une algue, un tout petit être, dont les incroyables multiplications avaient couvert cette immense étendue.

Près de l'Océan glacial antarctique, sur les côtes de quelques îles, le Français eut à traverser des bandes brunes ou vert olive de 300 à 350 kilomètres, formées par des algues microscopiques, les diatomées.

L'océan, dans lequel se baignent les îles et les terres de la région antarctique, devait offrir plus d'une surprise aux voyageurs du Français.

La navigation, sur cette masse ouverte aux courants et à la dérive des glaces du pôle antarctique, ne s'ouvre que vers juin pour se fermer en septembre ; et, encore, durant cet intervalle, l'encombrement des glaces est tel, que les navires sont obligés d'aller lentement. Sur tous les pourtours de cette mer, le sol ne dégèle jamais à fond, et souvent même il gèle à sa surface au cœur de l'été.

L'hiver règne en maître sur les bords des îles et des continents pendant huit ou neuf mois de l'année.

Dès le milieu de septembre, terres, lacs, rivières, tout disparaît sous une couche épaisse de frimas, qui prend rapidement la consistance et le poli du marbre. Ce n'est guère qu'au mois de mai que le thermomètre remonte peu à peu jusqu'à zéro dans les régions un peu boisées. Alors seulement un souffle de vie passe sur les plantes : les pousses rougeâtres de quelques arbres clairsemés se couvrent de longs chatons cotonneux ; les buissons verdissent ; au pied des rochers fleurissent la bardane, la dent-de-lion, et surtout de nombreuses variétés de mousses et de saxifrages. Alors aussi, les pins, les thuyas, les mélèzes, les rois de ce petit monde végétal, étalent tout le luxe de leur verdure résineuse ; mais, à leur base, la neige fondue par les mêmes rayons qui ont lustré à neuf leurs rameaux, a changé malheureusement tous les tons, toutes les dépressions du sol en fondrières mouvantes et en marais tourbeux, où la même cause fait éclore des myriades de moustiques. Comme on peut s'en rendre compte, il n'y a, à proprement parler, ni printemps, ni été, ni au-

tomne, mais seulement un mélange incomplet et avorté de ces trois saisons.

On se ferait une idée erronée, si l'on croyait que la vie polaire fût absolument dénuée de distractions et de charmes pour les voyageurs du Français, ne fut ce que par les spectacles tout nouveaux qu'elle offrait aux voyageurs. La nature de l'extrême sud, en leur montrant son originalité, ne négligeait pas en général, de leur prouver qu'elle avait des beautés qui n'appartenaient qu'à elle : des ouragans soulevant des masses de neige, dont nous n'avons point d'idée dans nos régions, et, ce qui valait bien mieux, des aspects de ciel à faire courir vers le Pôle Sud nos peintres paysagistes et nos marinistes.

Au cours de leurs recherches relatives à la faune, les explorateurs firent la constatation que les mers froides ne sont pas aussi pauvres dans leur faune qu'on pourrait le croire. À 65° de latitude sud, le Français ramena, dans ses sondages de près de 3,000 mètres, des espèces très variées. Mais, de même que les animaux aériens qui habitent ces régions glacées, le vêtement de beaucoup se présente sous des teintes ternes, blanches ou pâles.

Àce sujet, rappelons ici une constatation curieuse, c'est que certaines espèces, connues jusqu'ici pour n'habiter que la mer australe, ont été retrouvées au cours d'autres explorations, mais de dimensions plus considérables, ce qui montre un côté du rôle que joue la chaleur dans la distribution géographique des animaux marins.

On sait que dans les mers polaires on rencontre la baleine, derrière ou parmi les bandes innombrables de harengs ou autres poissons migrateurs dont elle fait une énorme consommation ;

on y voit aussi le marsouin, le phoque, le narval, qui offrent aux misérables et rares populations habitant ces froides régions, de précieuses ressources.

Les explorateurs du Français constatèrent que, dans ces latitudes, les algues ont disparu et que les roches sont presque nues, sur les bords comme sur les fonds ; enfin que la vie diminue graduellement.

Dans les profondeurs des eaux, plus de prairies ou de forêts marines avec leurs populations variées et colorées ; plus de coraux avec leurs colonies si élégantes : la mer, couverte d'épais glaçons, de banquises, ne recèle plus qu'une faune qui semble glacée comme elle.

Au mois de mai de l'année 1861, un câble sous-marin s'était brisé entre la Sardaigne et l'Algérie. Il se trouvait immergé à une profondeur de 2,000 mètres. Des scaphandriers plongèrent et le ramenèrent en partie à la surface. Les spectateurs, et parmi eux se trouvèrent des savants, furent très étonnés de le trouver couvert d'animaux variés, dont beaucoup furent reconnus par le célèbre naturaliste M. A. Milne-Edwards, comme appartenant à des types ignorés jusqu'à ce jour. Les profondeurs de la mer étaient donc habitées, au contraire de ce que l'on avait cru jusqu'alors. Ce fut une découverte très importante qui allait ouvrir l'ère des grandes recherches sous-marines.

En 1865, MM. le marquis de Tolin et Périer, entraînés par les récentes découvertes, entreprirent des études près de l'isthme de Panama et dans le golfe de Gascogne, et y firent de remarquables découvertes.

Les travaux de ces deux savants, l'appel qu'ils adressèrent à tous les corps scientifiques du monde entier, la constatation par eux que les grandes profondeurs étaient habitées ; tout cela permet de revendiquer hautement pour la France l'initiative de ces recherches sur les faunes des eaux profondes, qui ont révélé, depuis, de si extraordinaires formes animales.

En 1868, l'élan donné se continua heureusement, et l'amirauté anglaise mit le Lightinag tout équipé à la disposition de l'illustre naturaliste W. Carpenter.

L'année suivante, le Porcopine, suivant ses traces, mena une campagne à laquelle prit part Sir Wyville Thompson.

De 1872 à 1876, eut lieu la fameuse croisière du Challanger, dont les découvertes admirables attirèrent l'attention des savants du monde entier.

Puis, ce furent les voyages du Travailleur, en 1880, du Talisman, en 1883, auxquels prit part le savant A. Milne-Edwards.

Les explorateurs du Français ne voulaient pas rester en arrière de ces travaux, et ils profitèrent de leur voyage au Pôle Sud pour faire à leur tour des recherches au fond des eaux.

Ils reconnurent, dans l'Océan Atlantique, l'existence de deux sortes de fonds : une argile rouge très ferrugineuse, dont l'origine est encore inconnue, et qui s'étend sur une longueur de près de 1,950 milles. Ils eurent la preuve que, dans les plus grands fonds de la mer, la vie n'est pas tout à fait éteinte, puisque, à près de 6,000 mètres, on trouva des animaux assez élevés comme organisation ; ils obtinrent aussi la confirmation de l'existence d'une couche d'eau polaire au fond de cet océan, où l'on trouve deux

degrés de température à une profondeur de plus de 4,000 mètres.

Les sondages furent particulièrement bien menés, et cela grâce à la sonde de Brooke et aux dragues. Cette sonde de Brooke, officier de la marine américaine, est d'ailleurs une découverte importante.

La sonde employée primitivement, uniquement pour juger de la profondeur de l'eau que traverse un navire, a toujours rendu des services ; elle a souvent ramené des espèces inconnues ou intéressantes. Mais cette sonde élémentaire ne pouvait rendre des services avec certitude que pour des fonds peu considérables ; ses données sont des plus incertaines, car le contact du plomb avec le fond ne se perçoit pas, et les courants entraînent la ligne hors de la direction verticale.

La sonde de Brooke a été précisément faite pour éviter ces sortes d'erreurs. Elle possède un boulet de 29 kilogrammes qui la force à descendre. Il est ensuite abandonné au moment de l'arrivée au fond de la mer par un très ingénieux système de déclenchement.

L'appareil peut alors être retiré avec sa récolte, sans crainte que le poids excessif de la ligne et de la boule ne soit une cause de rupture dans les grandes profondeurs océaniennes.

Mais, pour ramener des échantillons de la flore et de la faune, la sonde étant insuffisante, les marins du Français se servirent alors de dragues.

La drague racle le fond de l'eau au moyen de l'un des côtés de son cadre de fer : les animaux et les plantes entrent dans un filet

qui lui fait suite, et sont tirés hors de l'eau quand on sent, à la tension de la ligne, que la provision est suffisante.

L'expédition du Français se servit aussi de chaluts, dont une armature spéciale maintient l'ouverture béante et qui peut balayer le fond sur un espace d'au moins sept mètres.

Pour la surface des eaux, sur laquelle vit toute une flore spéciale, on se servit de petits filets et de fauberts, ou houppes de chanvre.

Nous avons vu que le Français avait eu à lutter contre la collision des glaces. C'est là le danger peut-être le plus terrible et le plus à craindre pour les navires qui se rendent dans les mers polaires.

Il y a bien longtemps déjà, un lieutenant de navire, Beechoy, qui avait voyagé souvent dans les régions polaires, avait dit par quelles épreuves il avait débuté dans la terrible carrière d'explorateur des mers glaciales (1844).

« Il n'est pas, écrivait-il, j'en suis convaincu, de langage humain qui puisse peindre la terrifiante grandeur des effets produits par la collision des glaces de ce tempétueux océan.

» C'est, à la fois, un spectacle solennel et sublime de voir la mer violemment agitée rouler ses vagues comme des montagnes contre des corps résistants ; mais, quand elle vient se heurter à ces masses qu'elle a mises en mouvement avec une violence égale à la sienne, l'effet devient prodigieux. Par moments, elle déferle sur ces blocs de glace et les ensevelit de plusieurs pieds sous ses vagues, et, le moment d'après, ces mêmes blocs, s'efforçant de remonter à la surface, font retomber les flots autour d'eux en cata-

ractes fumantes, pendant que chaque masse individuelle, se roulant dans son lit bouleversé, se heure à sa voisine et lutte avec elle jusqu'à ce que l'une des deux se soit superposée à l'autre. Et, ce n'est pas sur un espace restreint qu'éclate ce spectacle : il se développe aussi loin que la vue peut s'étendre. Et quand, se détournant de ces scènes convulsives, l'œil se reporte à l'aspect étrange que la réverbération des glaces donne au ciel, où, dans le calme d'une atmosphère argentée, semble briller une clarté surnaturelle, lorsqu'il voit cette voûte lumineuse bordée de toutes parts par un large horizon d'épaisses ténèbres et de nuées orageuses, comme un rempart qu'il n'est pas donné à l'homme de franchir, on comprend facilement quelles sensations de respect et de crainte imprime à l'âme une telle grandeur.

» Si jamais la force morale a été mise à une rude épreuve, c'est assurément dans de semblables circonstances. »

Nous avons vu qu'on avait eu, en France, des craintes au sujet de l'expédition Charcot, dont on n'avait pas de nouvelles.

Voici ce qu'écrivait, à ce sujet, en avril 1903, notre confrère M. Ch. Rabot :

« De toutes les expéditions parties dans ces derniers temps, avec mission de percer l'inconnu antarctique, seul le Français, commandé par le docteur Jean Charcot, n'était pas encore retrouvé, il y a un mois. Un navire argentin, envoyé à sa recherche, n'avait pas rencontré les voyageurs français dans les parages où, d'après ce qu'ils avaient annoncé, ils avaient l'intention de s'établir. Le navire n'avait relevé non plus aucune trace de leur passage sur plusieurs points qu'ils devaient visiter.

» N'était-il pas vraisemblable que l'expédition française, trouvant la mer libre, s'était dirigée d'un autre côté, pour étendre le champ de ses travaux, et ne pouvait-on continuer à penser que nos intrépides compatriotes étaient sains et saufs ?

» Toutefois, la situation ne laissait pas d'être inquiétante. Si elle s'était prolongée, un devoir se serait imposé à la France. L'Angleterre avait envoyé trois navires au secours de la Discovery, nous ne pouvions hésiter à tout faire pour venir en aide au Français.

» Heureusement, le 5 mars dernier, un câblogramme de Charcot arriva à point pour calmer toutes les appréhensions.

» L'expédition venait de débarquer à Puerto Madryn, un petit port de la République argentine, rapportant de son périlleux voyage une ample moisson d'observations et de découvertes qui seront une nouvelle contribution française aux progrès de la science. »

10

Existe-t-il un sixième et nouveau continent à l'extrémité sud de l'immense océan qui sépare l'ancien monde du nouveau ? Telle est la question que se posait, en 1902, un Écossais, M. Bruce, qui, désirant éclaircir, si possible, ce mystère, avait quitté la vieille Europe à la fin de l'année 1902, sur le navire la Scotia.

Le commandant Bruce était arrivé, dans les premiers jours de février, aux Orcades du Sud, archipel perdu dans l'Atlantique

austral, au sud-est de la pointe suprême de l'Amérique et à l'est de la région explorée par Nordenskjöld.

« Combien, a écrit un géographe célèbre, plus froid et plus glacé que l'extrême nord est l'Antarctique ! l'aspect des Orcades en fournit la preuve évidente. Ici, à la même latitude où, dans notre hémisphère, s'étendent des terres fertiles et habitées, c'est une épouvantable solitude enfouie sous les neiges.

» Aux Orcades, point d'habitants et point d'autres végétations que de frêles lichens. Et, par derrière ces îles, apparaît une immense blancheur morte, la grande banquise antarctique… »

L'océan était déjà couvert de glaces compactes au commencement de février, et, cependant, le commandant Bruce n'eut pas un instant d'hésitation ; il voulait arriver, arriver quand même, et énergiquement il força en avant ; et, par de très habiles manœuvres, il parvint à pousser à 1,100 kilomètres dans le sud.

C'était déjà un fort beau résultat ; mais les glaces, en dérive, arrivant de plus en plus nombreuses et compactes, le navire la Scotia se trouva bloqué derrière une muraille blanche impénétrable, et il fallut forcément s'arrêter.

La situation devenait très périlleuse alors, car le navire se trouvait à la merci de terribles pressions qui auraient pu l'anéantir en quelques instants.

Le commandant donna l'ordre de se mettre à saper, sans désemparer, l'étau glacé qui retenait prisonnier le navire malgré lui.

Il fallut cinq grands jours entiers d'un labeur acharné pour que les vaillants explorateurs pussent recouvrer la liberté, et

battre rapidement en retraite sur les Orcades qu'on avait quittées avec tant d'espérance au cœur.

Mais, que de dangers, avant d'arriver au port de salut !

Le lendemain du mouvement en retraite, le thermomètre était descendu à 10 degrés au-dessous de zéro, et une gigantesque nappe de glace s'était subitement formée sur les canaux de l'archipel mobile que constituaient les glaces flottantes, et, à plusieurs reprises, le navire avait vu sa marche arrêtée, au grand désespoir de tous.

Il fallut alors organiser sérieusement ses quartiers d'hiver, comme l'on dit. Le commandant Bruce ayant fait choix d'un mouillage sûr, la Scotia y fut ancrée solidement afin que l'hivernage pût se passer dans les meilleures conditions.

Les naturalistes de l'expédition furent heureusement installés dans une excellente cabane en bois, qui avait été apportée de toutes pièces sur le navire.

Il y eut des froids assez rigoureux en somme, puisque, certaines nuits, le thermomètre descendit à 32 degrés au-dessous de zéro.

Il y eut, malheureusement, des brumes presque continuelles, ce qui fut très gênant pour les observations diverses qu'on voulait faire.

L'hivernage aux Orcades, qui dura six mois, fut en cela assez triste, car, durant ces quatre-vingt-dix jours, les Écossais de l'expédition ne virent le soleil que pendant 213 heures, ce qui ne fait même pas neuf jours.

Mais, le commandant Bruce désirait ne pas rester inactif, et, le 14 février 1904, il quittait les Orcades pour pousser une pointe dans l'inconnu antarctique.

L'expédition se trouvait favorisée, cette fois, car les glaces étaient rares, ce qui était un véritable bonheur, et la Scotia réussissait enfin à dépasser, vers le sud, le point qu'elle avait atteint au cours de l'année précédente.

Une heureuse découverte devait réjouir les explorateurs. Pendant que la Scotia marchait tranquillement, l'officier, qui s'occupait des sondages, vit tout à coup que la sonde indiquait un relèvement du fond de la mer, et bientôt apparut une grande terre inconnue, toute couverte de glaciers. Commandant, officiers, matelots, tout le monde se précipita sur le pont.

Était-ce la grande terre antarctique, le sixième continent rêvé, depuis si longtemps qui, enfin, apparaissait ?

Mais cela était d'une désespérante uniformité, d'une blancheur continuelle. Nul roc ne se faisait voir, qui aurait percé l'énorme empâtement neigeux.

L'expédition écossaise suivit fébrilement cette côte sur plus de cinquante lieues, et ce fut toujours le même déroulement monotone de falaises de glace !

Mais voilà que, tout à coup, comme les naturalistes étaient occupés à de pénibles recherches, le ciel se noircit et qu'un épouvantable orage éclata avec un fracas terrible.

La tempête chasse violemment les glaces qui assaillent le pauvre navire.

Elles heurtent, étreignent dans des convulsions épouvantables la Scotia, qui est en perdition.

« On dirait, a écrit un des explorateurs, que l'Antarctique voulait se venger de l'atteinte portée à son inviolabilité. »

Pendant plusieurs jours, le commandant Bruce fut à une rude épreuve, car le danger était grand.

Et, lorsqu'enfin le déchaînement de l'atmosphère se fut calmé, que tout parut rentrer dans l'ordre, la Scotia se trouva prisonnière dans les glaces. Il fallut recommencer la lutte.

Une fois encore, pour échapper à l'étreinte mortelle des glaçons, des terribles glaces qu'un rien pouvait transformer en béliers meurtriers, l'équipage fut obligé de recommencer le travail si pénible de la sape dans l'épaisseur de la banquise, ce qui demanda encore un labeur acharné de plusieurs jours. Fort heureusement, qu'aucun accident ne vint contrarier ce sauvetage.

Dès que le navire, à la grande satisfaction de tous, fut complètement débarrassé de ses entraves, le commandant Bruce donna de nouveau l'ordre de poursuivre la reconnaissance de cet océan inconnu, et de cette terre dont la vue avait été si longtemps désirée par tous.

Mais, sentant l'hiver approcher et craignant d'être obligé à un nouvel hivernage, le chef de l'expédition agissant avec une prudence louable, fit faire une habile retraite vers le nord ; et, après ces deux années de luttes, de travaux et de recherches, la Scotia regagnait l'Écosse en septembre 1904, sans avoir, fort heureusement, aucune perte sérieuse à déplorer.

La découverte d'une grande terre qui semble fermer l'Atlantique austral, tel fut le principal résultat obtenu par ces vaillants navigateurs. Ils ont pu arriver à dessiner fragment par fragment les contours du grand continent glacé, qui paraît couvrir la calotte antarctique du globe terrestre.

Nous venons de voir des Écossais accomplir, au prix d'une lutte épique, un beau voyage avec un remarquable résultat.

De leur côté, les Anglais remportèrent aussi une victoire mémorable au sud de la Nouvelle-Zélande.

Un Anglais, le capitaine Scott, commandant une expédition britannique sur la Discovery, quittait, le 6 août 1901, les côtes d'Angleterre, pour se diriger vers la Terre Victoria, où, en 1899, une mission anglaise, commandée par le Norvégien Borchgrevink, avait longuement hiverné.

Un des savants, M. Bernacchi, qui avait fait partie de la mission commandée par Borchgrevink, se trouvait faire partie de la nouvelle expédition.

Ce fut le 19 janvier 1902 que l'expédition anglaise arriva en vue du cap Adar, à l'extrémité nord de la Terre Victoria.

Le 10 février, l'expédition venait se heurter à cette formidable barrière de glace, découverte il y a une soixantaine d'années, par Ross, au fond de cette large poche que l'Océan polaire creuse en cette région dans l'épaisseur du grand continent antarctique.

Qu'on se figure un pays vraiment extraordinaire, comme sûrement on ne peut en voir un ailleurs. Son pareil n'existe certainement pas !

On ne s'en fait guère une idée : une côte où la glace a pris la place de la terre, et, en avant, de gigantesques et incommensurables icebergs, gros comme des îles. Avec la Discovery, Scott longea cette impressionnante barrière.

Et, par derrière qu'existait-il ? une mer congelée, ou bien une terre couverte de neige ?

Pour savoir à quoi s'en tenir, le commandant Scott débarqua sur un point de la barrière. Là, il fit gonfler un ballon captif qu'il avait eu la bonne idée de faire embarquer à bord de la Discovery, et il s'éleva jusqu'à une hauteur de 210 mètres. C'était la première fois qu'un ballon s'élevait en ces régions.

De cet observatoire aérien, toute la topographie de la région apparaissait comme une carte en relief. À perte de vue, s'étendait vers le sud, en longues et molles ondulations, la nappe de glace dont la barrière formait le rebord.

Ce glacier, se disait Scott, doit être la route ouverte vers le Pôle Sud, et alors il se décida à aller prendre ses quartiers d'hiver au pied même de la haute muraille glacée, avec l'intention bien arrêtée de tenter la chance, au printemps suivant !

On était à l'époque de l'automne polaire, et les marins anglais employaient cette saison à explorer les environs de leur havre d'hivernage.

Dans une conférence faite à Paris, au retour de l'expédition, un des membres de l'expédition a raconté ce que furent ces explorations :

« Quel courage héroïque les voyageurs déploient dans ces reconnaissances ! La simple mention des températures auxquelles

ils sont exposés, en fournit la preuve la plus topique. Dès le mois d'avril (le mois d'octobre dans nos régions), le thermomètre tombe à 44 degrés au-dessous de zéro ; ils subissent, en outre, des ouragans terribles et des chasse-neige effroyables qui font la nuit en plein jour.

» Un jour une reconnaissance est surprise par une de ces redoutables tempêtes, sur le bord d'un escarpement de plusieurs centaines de mètres. À travers le simoun glacé, le détachement avance, à tâtons, à la recherche de la dépression qui le conduira au pied de la falaise ; tout à coup un homme glisse et disparaît dans le précipice. Le chef de la troupe vole à son secours ; à son tour, il tombe dans le gouffre. N'écoutant que son courage, un matelot se porte au secours de ses camarades ; lui non plus ne revient pas.

» Un peu plus loin, un quatrième homme perd pied et culbute. La situation est terrifiante. La caravane va-t-elle toute entière s'égrener dans le gouffre ? Mais ces hommes énergiques ne se laissent pas abattre. Sans sentir ni le froid ni la faim, ils recherchent la bonne piste, et, après de longues heures de marche et de contremarche dans l'ouragan glacé, ils ont la joie de rallier le navire.

» Ces effrayantes glissades eurent une suite funeste. On eut à déplorer la mort d'un des malheureux explorateurs ; malgré une chute épouvantable, les trois autres disparus furent retrouvés enfouis dans un épais matelas de neige, sans blessure, mais à moitié gelés. »

Comme si ce n'était pas assez de ces épreuves et de ces ennuis, voici que le scorbut se déclara parmi les explorateurs.

On sait qu'avec le citron, le remède le plus efficace est l'usage de la viande fraîche ; fort heureusement, on en avait à discrétion.

Autour de la Discovery bloquée par les glaces, il y avait, à profusion, le manchot impérial, dont on peut dire qu'il est le géant de la faune antarctique, car il a comme hauteur au moins un mètre et son poids dépasse souvent trente livres.

Les membres de l'expédition durent se mettre au régime du pingouin par mesure d'hygiène, et, grâce à cela, les effets du scorbut purent être assez rapidement enrayés.

Lorsque tout le monde fut guéri au commencement du printemps austral, c'est-à-dire le 2 novembre, le commandant Scott, prenant avec lui deux compagnons et dix-neuf chiens, s'achemina vers le sud, sur la grande surface glacée qui commençait près du havre d'hivernage.

Ce fut une véritable épopée que cette marche sur la grande nappe de glace.

Sans s'occuper des ouragans, du froid terrible, sans prendre un seul jour de repos, la petite caravane avançait, marchait de plus en plus vers le sud.

Au bout de trois semaines d'efforts et de luttes continuelles, elle dépassait enfin le 80 degré de latitude, battant le record précédemment établi par d'autres.

C'était déjà un bien beau succès, mais cela ne suffisait pas à ces fanatiques voyageurs. For ever ! En avant ! en avant toujours ! telle était leur devise ; et, continuant leur route, ils s'enfonçaient de plus en plus dans le grand désert blanc. « C'était la marche à l'Étoile du Sud ! »

Mais à une course pareille, par une semblable température, les chiens ne purent résister, et tous tombèrent les uns après les autres.

Privé de ses chiens, Scott fut contraint de s'arrêter dans sa marche effrénée. Il se trouvait par 82° 17', soit à 857 kilomètres seulement du Pôle Sud, à peu près la distance de Paris à Marseille. De l'endroit où il se trouvait, Scott et ses compagnons, en regardant vers le sud, voyaient une nappe de glace s'étendant devant eux jusqu'à une chaîne de montagnes très élevées visibles à l'horizon.

Cela prouvait que de ce côté existait bien un vaste morceau continental, et qu'une expédition avec un assez grand nombre de chiens résistants, pourrait aller très loin dans le sud.

La retraite vers le navire devait être terrible. Les voyageurs y firent preuve d'un courage surhumain. On ne peut rendre compte par la plume des atroces souffrances qu'ils endurèrent.

Le temps était épouvantable. Des brumes opaques, glaciales, transperçantes pour ainsi dire, enveloppaient continuellement la petite caravane, réduite à trois hommes.

Qu'on se rende compte du courage indomptable dont ils durent faire preuve en cette marche pénible, au milieu de cette nuit lugubre ! Que de détours, pour retrouver le droit chemin.

Plus de chiens pour aider au halage ; les trois explorateurs durent les remplacer et s'atteler aux traîneaux pesant près de 120 kilos !

Comme si ce n'était pas assez de toutes ces peines, ne voilà-t-il pas que le lieutenant Shackleton se trouve atteint de

pneumonie ? Avoir une fluxion de poitrine dans le désert glacé, n'était-ce pas la plus grave des peines ? Que faire ? Camper et attendre le rétablissement du malade. Mais, c'était s'exposer à geler tous les trois sur place.

Lentement, comme un cortège funèbre, la pauvre petite caravane reprit tristement sa marche.

Les deux hommes valides s'attachèrent seuls aux traîneaux, pendant que le pauvre Shackleton se traînait avec peine sur ses skis.

Mais tout cela n'était encore rien, il fallait de nouvelles épreuves ! Une formidable tempête éclatait, la température devenait atroce.

Représentez-vous par la pensée cette scène qui se déroula sur la glace : deux hommes, pâles, éreintés, traînant les bagages sur la glace au milieu de la tempête ; à leurs côtés, un malheureux, le lieutenant, qui, rongé par une fièvre ardente, grelotte et crache le sang à pleine bouche.

Le pauvre Shackleton n'en peut plus, il tombe épuisé sur la glace.

Est-ce la fin ? la mort semble planer sur cette petite troupe de héros. Mais la Providence semble avoir pitié d'eux, au moment le plus désespéré, et la solide constitution du lieutenant Shackleton triomphe de la terrible pneumonie. C'est le salut, et, quelques jours plus tard, les habitants de la Discovery pouvaient serrer les mains de ces trois hommes qui venaient d'accomplir une odyssée à nulle autre pareille !

Là-bas, c'est le mois de février qui est le véritable mois d'août ; on espérait que l'été allait amener la débâcle des glaces et délivrer le navire.

Il n'en était rien, et le commandant Scott craignait bien d'être obligé de faire un second hivernage, ce qui aurait été une rude et nouvelle épreuve.

Heureusement, le 3 février, des cris de joie poussés par les matelots annoncèrent une bonne nouvelle. On venait d'apercevoir un navire que la mère-patrie, toujours vigilante lorsque ses enfants sont en danger, envoyait au secours des exilés.

Une seconde détention dans la banquise n'était plus alors une chose aussi dangereuse, puisque l'expédition de la Discovery venait d'être ravitaillée et réconfortée.

Au cours de ce second hivernage volontaire, l'épreuve la plus redoutable fut le froid, un froid terrible, atroce.

Le thermomètre descendit jusqu'à 55 degrés au-dessous de zéro, et, pour comble de malchance, au commencement du printemps, alors qu'on comptait sur un adoucissement de la température, il sévit de nouveau un froid très rigoureux.

Mais, malgré ce froid, Scott et ses compagnons continuent leurs recherches et explorent, au milieu de mille dangers, toute la région voisine.

Ces explorations permirent de voir que la Terre Victoria constituait un même plateau situé à l'altitude de plus de 2,700 mètres.

Ainsi, chose curieuse et à retenir, il y a opposition complète entre les deux pôles de l'univers. Tandis que la calotte arctique est occupée par une dépression remplie par une mer très profonde, la calotte antarctique est formée par une énorme bosse.

Depuis vingt-deux mois, la Discovery était prisonnière. On se trouvait au printemps austral de 1903.

On ne pouvait hiverner encore une fois ; il fallait à tout prix sortir de l'étau de glace qui enserrait la Discovery.

Le 15 décembre, on se mit au travail et on commença à saper la banquise qui retenait l'expédition prisonnière.

Le capitaine Scott fait diviser l'équipage en escouades de neuf hommes qui se relayent à tour de rôle, de quatre heures en quatre heures.

Il espérait qu'on arriverait rapidement à un résultat. Mais la glace était épaisse de 2 mètres à 2 mètres 50, et malgré toute l'ardeur des travailleurs, la besogne était loin d'aller vite : on faisait trois mètres à l'heure, et la banquise était large de trente kilomètres !

Après quinze jours d'efforts, le capitaine fit arrêter les travaux. Que faire ?

Heureusement que cette fois encore le salut allait venir. L'Angleterre connaissant le danger redoutable auquel se trouvait exposée la Discovery, avait envoyé à son secours deux solides navires : la Terra Nova et le Morning.

Le 5 janvier 1904, ces deux bâtiments arrivèrent en vue des exilés, et on commença l'assaut de la banquise.

Vainement, la Terra Nova s'élança à plusieurs reprises contre la glace, comme un bélier. Malgré la débâcle de fin janvier qui fit se détacher de la banquise d'énormes fragments de glace, il restait encore seize kilomètres de large entre la Discovery et la pleine mer.

Scott a une idée géniale ; il ordonne que tous les équipages, jour et nuit, creusent sans relâche des trous de mine et fassent sauter des pans de la banquise. Après six jours de ce travail, l'épaisseur de la muraille de glace se trouva réduite de plus de moitié. Enfin, le 14 février, la banquise n'avait plus que trois kilomètres. Le lendemain, une dernière explosion de mine rendait enfin la liberté à la Discovery, qui avait été retenue deux ans captive.

En septembre 1904, les glorieux explorateurs arrivaient en Angleterre où ils furent accueillis avec enthousiasme et comblés d'honneur.

Les deux dernières expéditions, dont nous venons de parler, ont eu pour résultat, très probablement, la découverte d'un sixième continent. On avait admis l'existence d'une grande terre autour du Pôle Sud ; la constatation, par les dernières expéditions, de l'extension de la Terre Victoria vers le sud, celle de la Terre de l'Empereur-Guillaume donne une grande vraisemblance à l'idée de l'existence de ce grand continent. Les efforts de tous ces explorateurs ont donc produit un beau résultat, dont la science géographique ne peut que s'enorgueillir.

11

APPENDICE

Nous avons parlé, au cours de cet ouvrage, du détroit de Magellan et de sa découverte par le grand voyageur.

Un des compagnons de Magellan, Antonio Pigafetta a laissé une Relation du premier voyage autour du monde sur l'escadre de Magellan (1519-1522).

Nous en extrayons ces quelques pages, qui sont relatives à la découverte de la Patagonie et du fameux détroit :

« Le capitaine général Ferdinand Magellan, dit-il en commençant, avait résolu d'entreprendre un long voyage sur l'océan, où les vents soufflent avec fureur et où les tempêtes sont très fréquentes. Il avait résolu aussi de s'ouvrir un chemin qu'aucun navigateur n'avait connu jusqu'alors ; mais il se garda bien de faire connaître ce hardi projet, dans la crainte qu'on ne cherchât à l'en dissuader par l'aspect des dangers qu'il aurait à courir… »

La relation raconte ensuite le passage de la ligne équinoxiale, les excursions sur les côtes de la terre de Verzin, puis sur celles de la Patagonie.

La description que le compagnon de Magellan donne des habitants de la Patagonie, est des plus curieuses :

« Ils ont les cheveux coupés en forme d'auréole, comme les moines, dit-il, mais plus longs, et soutenus autour de la tête par un cordon de coton, dans lequel ils placent leurs flèches lorsqu'ils vont à la chasse.

» Il paraît que leur religion se borne à adorer le diable. Ils prétendent que lorsqu'un d'eux est au moment de mourir, dix à douze démons apparaissent, dansant et chantant autour de lui. Un d'entre eux, qui fait plus de tapage que les autres, est le chef, ou grand diable, qu'ils nomment Setebos ; les petits s'appellent Cheleule. Ils sont peints comme les habitants du pays. Notre géant prétendait avoir vu, une fois, un démon avec des cornes et des poils si longs qu'ils lui couvraient les pieds ; il jetait, ajouta-t-il, des flammes par la bouche.

» Ces peuples sont vêtus, comme je l'ai déjà dit, de la peau d'un animal, et c'est de la même peau qu'ils couvrent leurs huttes, qu'ils transportent là où il leur convient le mieux, n'ayant point de demeure fixe, mais allant, comme les Bohémiens, s'établir tantôt dans un endroit, tantôt dans un autre. Ils vivent ordinairement de viande crue et d'une racine douce qu'ils appellent capac. Ils sont grands mangeurs : les deux que nous avions pris mangeaient chacun une corbeille pleine de biscuit par jour, et buvaient d'une haleine un demi-seau d'eau. Ils mangeaient les souris toutes crues, même sans les écorcher. Notre capitaine donna à ce peuple le nom de Patagons. Nous passâmes dans ce port cinq mois, pendant lesquels il ne nous arriva aucune autre aventure que celle dont je viens de parler.

» À peine eûmes-nous mouillé que les capitaines des quatre autres vaisseaux firent un complot pour tuer le capitaine général. Ces traîtres étaient Jean de Carthagène, vehador de l'escadre ; Louis de Mendoza, trésorier ; Antoine Cocca, et Gaspard de Casada. Le complot fut découvert : on écartela le premier, et le second fut poignardé. On pardonna à Gaspard de Casada, qui, quelques jours après, médita une nouvelle trahison. Alors le capitaine gé-

néral, qui n'osait pas lui ôter la vie, parce qu'il avait été créé capitaine par l'empereur lui-même, le chassa de l'escadre et l'abandonna sur la terre des Patagons, avec un prêtre, son complice.

» Il nous arriva dans cet endroit un autre malheur. Le vaisseau le Saint-Jacques, qu'on avait détaché pour aller reconnaître la côte, fit naufrage parmi les rochers ; cependant, tout l'équipage se sauva comme par miracle. Deux matelots vinrent par terre au port où nous étions, nous apprendre ce désastre, et le capitaine général y envoya sur-le-champ des hommes avec quelques sacs de biscuit. L'équipage s'arrêta pendant deux mois dans l'endroit du naufrage pour recueillir les débris du vaisseau et les marchandises que la mer jetait successivement sur le rivage ; et, pendant ce temps, on leur apportait de quoi subsister, quoique la distance fût de cent milles, le chemin très incommode et fatigant, au milieu des épines et des broussailles. On était obligé d'y passer la nuit, n'ayant d'autre boisson que la glace qu'on était forcé de casser, ce qui ne se faisait même pas sans peine.

» Quant à nous, nous n'étions pas si mal dans ce port, quoique certains coquillages qu'on y trouvait en grande abondance ne fussent guère mangeables ; quelques-uns contenaient des perles, mais fort petites. Nous trouvâmes aussi dans les environs des autruches, des renards, des lapins beaucoup plus petits que les nôtres, et des moineaux. Les arbres y donnent de l'encens.

» Nous plantâmes une croix sur la cime d'une montagne voisine, que nous appelâmes Monte-Cristo, et prîmes possession de cette terre au nom du roi d'Espagne.

» Nous partîmes enfin de ce port, et, côtoyant la terre par le 50° 40' de latitude méridionale, nous vîmes une rivière d'eau

douce, où nous entrâmes. Toute l'escadre faillit y faire naufrage à cause des vents furieux qui soufflaient et qui rendaient la mer fort grosse ; mais Dieu et les Corps-Saints (c'est-à-dire les feux qui resplendissaient sur la pointe des mâts) nous secoururent et nous sauvèrent. Nous y passâmes deux mois pour approvisionner les vaisseaux d'eau et de bois. Nous nous y approvisionnâmes aussi d'une espèce de poisson, long à peu près de deux pieds et fort couvert d'écailles. Il était assez bon à manger, mais nous ne pûmes pas en prendre la quantité qu'il nous aurait fallu.

» En continuant notre route vers le sud, le 21 du mois d'octobre, étant par le 52° de latitude méridionale, nous trouvâmes un détroit que nous appelâmes le détroit des Onze-Mille-Vierges, parce que ce jour-là leur était consacré. Ce détroit, comme nous le vîmes par la suite, est long de quatre cent quarante milles ou cent dix lieues maritimes, qui sont de quatre milles chacune ; il a une demi-lieue de large, tantôt plus et tantôt moins, et va aboutir à une autre mer, que nous appelâmes mer Pacifique. Ce détroit est environné de montagnes très élevées et chargées de neige ; et il est aussi très profond, de sorte que nous ne pouvions y jeter l'ancre que fort près de terre, par vingt-cinq à trente brasses d'eau.

» Tout l'équipage était si persuadé que ce détroit n'avait point d'issue à l'ouest, qu'on ne se serait pas avisé même de la chercher, sans les grandes connaissances du capitaine général. Cet homme, aussi habile que courageux, savait qu'il fallait passer par un détroit fort caché, qu'il avait vu représenté sur une carte faite par Martin de Bohême, excellent cosmographe. Le roi de Portugal la gardait dans sa trésorerie.

» Aussitôt que nous entrâmes dans cette eau, le capitaine envoya deux vaisseaux, le Saint-Antoine et la Conception, pour examiner où elle finissait, où elle aboutissait, tandis que nous, avec la Trinité et la Victoire, les attendîmes à l'entrée.

» À la nuit il survint une terrible bourrasque, qui dura trente-six heures, nous contraignit d'abandonner les ancres, et de nous laisser entraîner dans la baie, au gré des flots et du vent. Les deux autres vaisseaux qui furent aussi agités que nous, ne purent parvenir à doubler un cap pour nous rejoindre ; de façon qu'en s'abandonnant aux vents, qui les portaient toujours vers le fond de ce qu'ils supposaient être une baie, ils s'attendaient à y échouer d'un moment à l'autre. Mais à l'instant où ils se croyaient perdus, ils virent une petite ouverture qu'ils prirent pour une anse de la baie. Ils s'y enfoncèrent ; et, voyant que ce canal n'était pas fermé, ils continuèrent à le parcourir et se trouvèrent dans une autre baie, dans laquelle ils poursuivirent leur route, jusqu'à ce qu'ils se trouvassent dans un autre détroit, d'où ils passèrent dans une autre baie encore plus grande que les précédentes. Alors, au lieu d'aller jusqu'au bout, ils jugèrent à propos de revenir rendre compte au capitaine général de ce qu'ils avaient vu.

» Deux jours s'étaient passés sans que nous vissions reparaître les deux vaisseaux envoyés à la recherche du fond de la baie, de manière que nous les crûmes submergés par la tempête que nous venions d'essuyer ; et, voyant de la fumée à terre, nous conjecturâmes que ceux qui avaient eu le bonheur de se sauver avaient allumé des feux pour nous annoncer leur existence et leur détresse. Mais pendant que nous étions dans cette incertitude sur leur sort, nous les vîmes, cinglant à pleines voiles et pavillons flot-

tants, revenir vers nous ; et, lorsqu'ils furent plus près, ils tirèrent plusieurs coups de bombarde en poussant des cris de joie. Nous en fîmes autant, et, quand nous eûmes appris d'eux qu'ils avaient vu la continuation de la baie, ou, pour mieux dire, du détroit, nous nous joignîmes à eux pour continuer notre route, s'il était possible.

» Quand nous fûmes entrés dans la troisième baie dont je viens de parler, nous vîmes deux débouchés ou canaux, l'un au sud-est et l'autre au sud-ouest. Le capitaine général envoya les deux vaisseaux le Saint-Antoine et la Conception au sud-est, pour reconnaître si ce canal aboutissait à une mer ouverte. Le premier partit aussitôt et fit force de voiles sans vouloir attendre le second, qu'il voulait laisser en arrière. Le pilote avait l'intention de profiter de l'obscurité de la nuit pour rebrousser chemin et s'en retourner en Espagne par la même route que nous venions de faire.

» Ce pilote était Étienne Gomez. Il haïssait Magellan par la seule raison que lorsque celui-ci vint en Espagne faire à l'empereur la proposition d'aller aux îles Moluques par l'ouest, Gomez avait demandé, et était sur le point d'obtenir, des caravelles pour une expédition dont il aurait été le commandant : cette expédition avait pour but de faire de nouvelles découvertes ; mais l'arrivée de Magellan fit qu'on lui refusa sa demande et qu'il ne put obtenir qu'une place subalterne de pilote ; néanmoins ce qui l'irritait le plus, c'était de se trouver sous les ordres d'un Portugais. Pendant la nuit, il se concerta avec les autres Espagnols de l'équipage. Ils mirent aux fers et blessèrent même le capitaine du vaisseau, Alvaro de Mezquita, cousin germain du capitaine général, et le conduisirent ainsi en Espagne. Ils comptaient y amener aus-

si l'un des deux géants que nous avions pris, et qui était sur leur vaisseau ; mais, nous apprîmes à notre retour qu'il mourut en approchant de la ligne équinoxiale, dont il ne put supporter la grande chaleur.

» Le vaisseau la Conception, qui ne pouvait suivre de près le Saint-Antoine, ne fit que croiser dans le canal pour attendre son retour ; mais ce fut en vain.

» Nous étions entrés avec les deux autres vaisseaux dans l'autre canal qui nous restait au sud-ouest, et, poursuivant notre navigation, nous parvînmes à une rivière que nous appelâmes la rivière des Sardines, à cause de l'immense quantité de ce poisson que nous y vîmes. Nous y mouillâmes pour attendre les deux autres vaisseaux, et y passâmes quatre jours ; mais, pendant ce temps, on expédia une chaloupe bien équipée pour aller reconnaître le cap de ce canal, qui devait aboutir à une autre mer. Les matelots de cette embarcation revinrent le troisième jour, et nous annoncèrent qu'ils avaient vu le cap où finissait le détroit, et une grande mer, c'est-à-dire l'océan. Nous en pleurâmes tous de joie. Ce cap fut appelé il capo Dezeado (cap Désiré), parce qu'en effet depuis longtemps nous désirions le voir.

» Nous retournâmes en arrière pour rejoindre les deux autres vaisseaux de l'escadre, et ne trouvâmes que la Conception. On demanda au pilote Jean Serano ce que l'autre navire était devenu. Il nous répondit qu'il le croyait perdu, parce qu'il ne l'avait plus revu du moment qu'il était entré dans le canal. Le capitaine général donna ordre alors de le chercher partout, mais particulièrement dans le canal où il avait pénétré : il renvoya la Victoire jusqu'à l'embouchure du détroit en ordonnant, si on ne trouvait pas le navire, de planter dans un endroit bien éminent un éten-

dard au pied duquel on devait placer, dans une petite marmite, une lettre indiquant la route qu'on allait tenir, afin que le navire pût suivre l'escadre. Cette manière de s'avertir en cas de séparation avait été arrêtée au moment de notre départ. On planta de la même manière deux autres signaux sur des lieux élevés. Le capitaine général avec la Conception attendit le retour de la Victoire près de la rivière des Sardines, et fit planter une croix sur une petite île, au pied de deux montagnes couvertes de neige, d'où la rivière tire son origine.

» En cas que nous n'eussions pas découvert ce détroit pour passer d'une mer à une autre, le capitaine général avait décidé de continuer sa route au sud jusque par le 75° de latitude méridionale, où, pendant l'été, il n'y a point de nuit, ou du moins très peu, comme il n'y a point de jour en hiver. Pendant que nous étions dans le détroit, nous n'avions que trois heures de nuit, et c'était au mois d'octobre.

» La terre de ce détroit, qui, à gauche, tourne au sud-est, est basse. Nous lui donnâmes le nom de détroit des Patagons. À chaque demi-lieue, on y trouve un port sûr, de l'eau excellente, du bois de cèdre, des sardines et une grande abondance de coquillages. Il y avait aussi des herbes, dont quelques-unes étaient amères, mais d'autres étaient bonnes à manger, surtout une espèce de céleri doux, qui croît autour des fontaines, dont nous nous nourrîmes faute de meilleurs aliments. Enfin, je crois qu'il n'y a pas au monde de meilleur détroit que celui-là.

» Au moment où nous débouchions dans l'océan, nous fûmes témoins d'une chasse curieuse que quelques poissons faisaient à d'autres poissons. Il y en a de trois espèces, c'est-à-dire des dorades et des bonites, qui poursuivent les poissons appelés colon-

drins, espèce de poissons volants. Ceux-ci, quand ils sont poursuivis, sortent de l'eau, déploient leurs nageoires, qui sont assez longues pour leur servir d'ailes, et volent à la distance d'un coup d'arbalète ; ensuite ils retombent dans l'eau. Pendant ce temps, leurs ennemis, guidés par leur ombre, les suivent, et, au moment où ceux-ci rentrent dans l'eau, ils les prennent et les mangent. Ces poissons volants ont au-delà d'un pied de long et sont une excellente nourriture.

» Pendant le voyage, j'entretenais le mieux que je pouvais le géant patagon qui était sur notre vaisseau, et, au moyen d'une espèce de pantomime, je lui demandais le nom patagon de plusieurs objets, de manière que je parvins à en former un petit vocabulaire. Il s'y était si bien accoutumé qu'à peine me voyait-il prendre la plume et le papier, qu'il venait aussitôt me dire les noms des objets qu'il avait sous les yeux et des opérations qu'il me voyait faire. Il nous fit voir, entre autres, la manière dont on allume le feu dans son pays, c'est-à-dire en frottant un morceau de bois pointu contre un autre, jusqu'à ce que le feu prenne à une espèce de moelle d'arbre, qu'on place entre les deux morceaux de bois.

. . . . . .

» Le mercredi, 28 novembre, nous débouchâmes du détroit pour entrer dans la grande mer à laquelle nous donnâmes ensuite le nom de mer Pacifique, et dans laquelle nous naviguâmes pendant le cours de trois mois et vingt jours, sans goûter d'aucune nourriture fraîche. Le biscuit que nous mangions n'était plus du pain, mais une poussière mêlée de vers qui en avaient dévoré toute la substance, et qui de plus était d'une puanteur insupportable, étant imprégnée d'urine de souris. L'eau, que nous

étions obligés de boire, était également putride. Nous fûmes même contraints, pour ne pas mourir de faim, de manger des morceaux de cuir de bœuf, dont on avait recouvert la grande vergue pour empêcher que le bois ne rongeât les cordes. Ces cuirs, toujours exposés à l'eau, au soleil et aux vents, étaient si durs qu'il fallait les faire tremper pendant quatre à cinq jours dans la mer pour les rendre un peu tendres ; ensuite nous les mettions sur de la braise pour les manger. Souvent même, nous avons été réduits à consommer de la sciure de bois ; les souris même, si dégoûtantes pour l'homme, étaient devenues un mets si recherché qu'on les payait jusqu'à un demi-ducat la pièce.

» Ce n'était pas tout encore. Notre plus grand malheur était de nous voir attaqués d'une espèce de maladie par laquelle les gencives se gonflaient au point de surmonter les dents tant de la mâchoire supérieure que de l'inférieure, et ceux qui en étaient attaqués ne pouvaient prendre aucune nourriture. Dix-neuf en moururent, et parmi eux étaient le géant patagon et un Brésilien, que nous avions conduits avec nous. Outre les morts, nous avions vingt-cinq à trente matelots malades, qui souffraient des douleurs dans les bras, dans les jambes et dans quelques autres parties du corps ; mais ils en guérirent.

» Pendant cet espace de trois mois et vingt jours, nous parcourûmes à peu près quatre mille lieues dans cette mer, que nous appelâmes Pacifique, parce que durant le temps de notre traversée nous n'essuyâmes pas la moindre tempête. Nous ne découvrîmes non plus pendant ce temps aucune terre, excepté deux îles désertes, où nous ne trouvâmes que des oiseaux et des arbres ; par cette raison, nous les désignâmes du nom d'îles Infortunées. »

Sources et licence

Texte : https://fr.wikisource.org/wiki/%C3%80_l%E2%80%99assaut_-du_P%C3%B4le_Sud. Domaine public ; transcription Wikisource CC BY-SA 4.0. Mise en forme : liregratuitement.com. Tout ce que nous ajoutons reste libre.