

Valorous les dernières dépêches pour l'Angleterre, apparaissaient dans d'excellentes conditions, et disparurent bientôt dans les brouillards glacés de la mer de Bassin. Le 24, on fut en présence de la ligne des glaces, la grande lanquise si redoutée de la baie de Melville. Le capitaine Nares suivit les instructions des baleiniers, qui, à cette époque, ont toujours remarqué que le passage au large est encombré de glaces plus épaisses que le long des côtes. Les premières glaces que l'on rencontre ne sont pas les plus difficiles à franchir ; leur spectacle est parfois attrayant, quand sous les rayons obliques du soleil, elles changent de couleurs, passant alternativement du rose au violet ou du bleu au vert émeraude. Toutes ces nuances se reflétaient dans la mer comme dans un miroir ; l'atmosphère était quelquefois si calme, que l'on pouvait s'entretenir d'un navire à l'autre. Au milieu de ces scènes de la nature, il fallait se frayer un passage, briser les blocs de la banquise, en lançant le navire entre eux, puis se dégager de cette masse, qui a empêché tant de baleiniers d'atteindre le cap York, le point où commence l'Eau du Nord, et où la mer est souvent plus libre. Le 29 juillet, on mouilla à Port-Foulke, où Kane avait établi ses quartiers d'hiver ; puis, après avoir reconnu le cap Isabelle, on entra dans Smith-Sound.

Le beau temps qui avait favorisé le début de la navigation fut remplacé par un épais brouillard, fort incommode quand il faut deviner la route à tenir au milieu des glaces, tantôt éparées, tantôt formant des banquises. Mais les capitaines des deux navires ne se laissèrent pas intimider par les obstacles. Quand la robuste étrave ne brisait pas les glaces, comme d'un coup de bélier, les équipages quittaient le bord pour les scier ou les faire sauter avec la poudre. Pendant ces travaux de dégagement, les membres de l'expédition allaient en exploration sur les terres environnantes, recueillir des spécimens d'histoire naturelle. Une fois, on fut tout étonné de voir venir jusqu'à bord des Esquimaux, dans leurs traîneaux conduits par des chiens, ne craignant pas de s'aventurer ainsi sur des champs de glaces flottantes fort éloignés de terre. L'espoir d'obtenir du lard leur faisait risquer leur vie.

Après avoir conquis chaque kilomètre dans la direction du pôle au prix d'une vigilance perpétuelle et des manœuvres les plus habiles, les deux navires parvinrent à la baie Lady-Franklin le 27 août 1875. Ici le capitaine Nares assigna à la *Discovery* ses quartiers d'hiver, dans une anse bien abritée. Comme ce navire était destiné à porter secours à l'*Alert* en cas de désastre, il était nécessaire de pourvoir à sa sécurité. L'*Alert* continua vers le Nord, en longeant la côte ouest de Robeson-Canal. Il s'arrêta devant toute impossibilité d'aller plus loin, le 1er septembre, dans un mouillage formé par une lacune dans les blocs de glace qui, s'échouant sur la côte, lui servirent de point d'amarrage pendant tout l'hiver. On avait ainsi atteint la latitude extrême de 82° 27', la plus élevée où jusqu'ici un navire se soit avancé.

Pendant que l'on faisait des préparatifs d'hivernage, le premier désir des équipages fut de communiquer d'un bâtiment à l'autre. Le lieutenant Rawson de la *Discovery* était venu à bord de l'*Alert*, avec un traîneau et huit hommes. Mais ce ne fut qu'après les plus grandes fatigues qu'il parvint à franchir en douze jours les soixante-dix milles qui séparaient les deux navires. La neige était épaisse et sans consistance ; de grandes crevasses, comparables à celles que l'on rencontre dans les ascensions alpestres, menaçait d'engloutir les voyageurs avec leur traîneau. Aussi le retour à bord de la *Discovery* devint impossible. Le mois de septembre se passa à préparer la campagne du prochain printemps, en faisant des reconnaissances dans plusieurs directions. Ces excursions avaient pour but de former des dépôts de provisions

sur les lignes qu'on devait parcourir plus tard, afin de diminuer en partie la quantité à traîner au printemps. Mais à la fin de septembre, la température devint tellement rigoureuse, le thermomètre marquait 30 degrés au-dessous de zéro, et les journées tellement courtes, qu'il n'y eut plus moyen de s'aventurer au loin. Le soleil se montrait à peine à l'horizon vers midi et le 12 octobre il disparut entièrement pour quatre mois.

Cette nuit polaire n'est cependant pas complètement obscure ; durant quelques jours après la disparition du soleil, le crépuscule donne encore une certaine clarté vers le milieu de la journée. Elle n'est pas non plus sans un certain charme ; quelquefois les lueurs rougeâtres de l'aurore boréale produisent des effets splendides dans le ciel en se reflétant sur les glaces d'alentour, ou bien une lune brillante et un ciel constellé éclairaient la désolation sauvage de ces régions maudites. Si l'on élève ses regards vers l'Ourse, qui tourne sans cesse dans la voûte céleste comme sur un pivot, l'œil est ébloui du spectacle aux couleurs multiples que le magnétisme terrestre produit dans le ciel sombre. Ce sont des zones dorées qui glissent avec un éclat toujours renaissant, au milieu de mille rayons rutilants et irisés. La lumière arctique se prête à toutes les combinaisons mystérieuses qui charment les regards et éclairent les pas. Pendant cette nuit d'hiver, si calme et silencieuse, les sons acquièrent une intensité inconnue dans nos climats ; on peut s'entretenir à de grandes distances ; et cependant un coup de fusil tiré à proximité n'ébranle pas plus l'atmosphère, que si l'on avait frappé une pierre avec un marteau.

Aussitôt que les navires furent ensermés dans leur prison de glace, on disposa tout pour passer l'hiver le plus agréablement possible. A l'intérieur, des poêles continuellement allumés entretenaient une douce température dans les entreponts. L'emploi de la journée fut méthodiquement réglé ; les officiers remplissaient auprès des matelots la fonction d'instituteurs, leur faisant quotidiennement des cours élémentaires et des causeries scientifiques. La nourriture était abondante ; on avait de la viande fraîche provenant de moutons et bœufs apportés vivants et abattus dès que la gelée fut assez forte pour en assurer la conservation.

A l'extérieur, l'activité ne se ralentissait pas. A la fin de septembre, la glace étant assez forte pour porter les poids les plus lourds, on construisit aux environs des deux navires un observatoire magnétique, une forge aux murs de glace, dans lesquels on enfonçait les fers rouges destinés à être trempés, un théâtre de 20 mètres de long sur 8 mètres de large, avec un toit dont les tuiles étaient remplacées par des sacs à charbon recouverts de neige. Enfin on nivela à la pioche un espace assez large pour faire un skating-ring, où la surface était toujours entretenue avec de l'eau qu'on y répandait après l'avoir obtenue d'un puits percé à grande peine dans la glace. L'exercice du patinage était excellent pour rétablir la circulation du sang dans les membres engourdis par un froid variable entre 20 et 50 degrés au-dessous de zéro. On multipliait aussi les divertissements en allant à la chasse quand le ciel était assez clair pour voir les bœufs musqués sauvages, dont la chair fraîche fournissait un agréable supplément aux rations du bord.

De temps en temps on donnait une soirée dramatique dans le théâtre de glace, où l'on jouait des pièces composées souvent avec une certaine verve par les officiers. Les premières de l'*École de dame Europe*, d'*Alladin* ou *La lampe merveilleuse*, *Wilkin et Dinah*, *Un petit gamin*, etc., eurent un succès complet, qui valut des applaudissements aux matelots acteurs, costumés, dans leurs rôles masculins et féminins, avec une excentricité de circonstance. Ce modeste théâtre Alexandra, qui contrastait avec les scènes de désolation environnantes, apporta un peu de gaieté dans cette